TYGODNIK • 28. 08. 1977 CENA 3 ZŁ

35
1364

SKRZYDLATA POLSKA



z lotu po kraju

POLSCY PILOCI SAMOLOTOWI WICEMISTRZAMI ŚWIATA

Wielkim sukcesem zakończył się start polskich pilotów samolotowych rajdowo-nawigacyjnych w II Mistrzostwach Świata w Pilotażu Samolotów Lekkich, rozegranych w dniach 11–14 sierpnia br. w Wels (Austria). Nasi reprezentanci, debiutując w tego rodzaju imprezie, zespołowo wywalczyli drugie miejsce i zdobyli srebrny medal. Indywidualnie **Edward Popiołek** zajął czwarte miejsce, a **Krzysztof Lenartowicz** miejsce piąte. Trzeci z naszych reprezentantów, **Witold Świadek** uplasował się na 20 miejscu. W mistrzostwach startowało 42 pilotów z 14 państw, w tym 11 zespołów narodowych. Polacy latali na samolotach rodzimej produkcji, PZL-104 „Wilga".

Wyniki indywidualne: 1. **Krave** (Szwecja) – 132,30 pkt.; 2. **Lafferty** (USA) – 129,91 pkt.; 3. **Bauer** (Austria) – 129,67 pkt.; 4. **EDWARD POPIOŁEK** (POLSKA) – 128,45 pkt.; 5. **KRZYSZTOF LENARTOWICZ** (POLSKA) – 126,09 pkt.; 6. **Hedestroem** (Szwecja) – 125,49 pkt.; 7. **Behrman** (W. Brytania) – 122,82 pkt.; 8. **Oppelmayer** (Austria) – 120,60 pkt.; 9. **B. Petersen** (Dania) – 119,63 pkt.; 10. **Marti** (Szwajcaria) – 119,42 pkt.; 20. **WITOLD ŚWIADEK** (POLSKA) – 106,68 pkt.

Wyniki zespołowe: 1. Szwecja (Krave i Hedestroem) – 257,79 pkt.; 2. **POLSKA (Popiołek i Lenartowicz)** – 254,55 pkt.; 3. Austria (Bauer i Oppelmayer) – 250,27 pkt.; 4. USA – 245,01 pkt.; 5. Szwajcaria – 236,27 pkt.; 6. Norwegia – 228,90 pkt.; 7. Wielka Brytania – 223,90 pkt.; 8. RFN – 222,69 pkt.; 9. Dania – 221,38 pkt.; 10. CSRS – 206,67 pkt.; 11. Francja – 183,29 pkt.

Obszerniej o mistrzostwach pisać będziemy w najbliższych numerach.

ODZNACZENIA PRACOWNIKÓW LOTU

Podczas uroczystej sesji Konferencji Samorządu Robotniczego PLL LOT, zasłużeni pracownicy przedsiębiorstwa udekorowani zostali odznaczeniami państwowymi i resortowymi.

Krzyże Kawalerskie Orderu Odrodzenia Polski otrzymali: **Marian Banasiuk, Antoni Herman, Bogdan Jankiewicz, Stanisław Jankowski, Zygmunt Krasoń** i **Wacław Zatyka**. Złote Krzyże Zasługi: **Edward Bandyra, Józef Dworakowski, Zbigniew Karwański, Aleksy Kołakowski** i **Hanna Weigl**. Srebrne Krzyże Zasługi: **Jan Koniuszewski** i **Zbigniew Stabeusz**, a Brązowe Krzyże Zasługi – **Krystyna Car-Szymańska, Kazimierz Kucharski** i **Wiesław Woźniak**.

Medale „Za Zasługi dla Transportu PRL" otrzymali: srebrny – **Jerzy Niecieńgiewicz**; brązowe – **Antoni Sawicki, Mirosław Wiczyński** i **Wacław Zatyka**.

Na sesji KSR wyróżniono również czołowych racjonalizatorów. Odznaki i tytuły „Racjonalizatora Produkcji" otrzymali: **Zygmunt Antczak, Kazimierz Błaszkowski, Zygmunt Hlebowicz, Tadeusz Kosobudzki, Józef Krężlewicz, Władysław Metelski, Bogdan Sobarek, Walenty Stachowiak** i **Grzegorz Śliwkowski**. **Zdzisław Kurzawa** i **Stanisław Surowiec** otrzymali nagrody jubileuszowe za 35 lat pracy, a **Czesław Cechosz** i **Lucjan Jabroński** – nagrody za 25 lat pracy.

Odznaczonym i nagrodzonym gratulujemy.

PRZECIWKO BOMBIE NEUTRONOWEJ APEL STUDENTÓW UW DO MŁODZIEŻY

Studenci Uniwersytetu Warszawskiego wystosowali apel do polskiej młodzieży i do całej postępowej młodzieży świata. Czytamy w nim:

My – studenci Uniwersytetu Warszawskiego – uczelni noszącej imię stolicy naszego kraju – Warszawy, miasta ciężko doświadczonego przez wojnę, z wielkim zaniepokojeniem odnosimy się do napływających wiadomości o planach sił militarystycznych w USA, zmierzających do produkcji nowych rodzajów ludobójczej broni w postaci tzw. bomby neutronowej i rakiet samosterujących. Działanie to wpłynie hamująco na postęp procesu odprężenia w świecie, prowadzi do wzrostu groźby wojny, mogącej przynieść zagładę ludzkości. Wywoła ono także kolejny etap kosztownych zbrojeń na świecie.

Współczesny świat ma wiele nie zaspokojonych potrzeb i nie rozwiązanych problemów. W wielu krajach głód, bezrobocie, brak dostępu do nauki i opieki lekarskiej – to zjawiska wciąż realne i nękające setki milionów ludzi. Ludzkość nie może pozwolić sobie na bezsensowne zużywanie posiadanych zasobów na nowe bomby, rakiety, samoloty i czołgi.

My, młodzi Polacy, podobnie jak wielu naszych rówieśników nie przeżyliśmy wojny. Jednak pamiętamy o jej potwornych skutkach. Tysiące polskich rodzin do dzisiaj głęboko przeżywa utratę swoich bliskich. W ogromnym wysiłku nasz naród odbudował kraj ze zniszczeń. Nie chcemy przeżywać tak tragicznych wydarzeń, jakie były udziałem naszych rodziców. Chcemy pokoju dla siebie i następnych pokoleń. Chcemy uczyć się, a nie walczyć. Chcemy budować, a nie odbudowywać.

Całej młodzieży wspólne jest pragnienie i prawo do życia, – życia, nad którym nie ciąży groźba okrutnej, niszczycielskiej wojny. Dlatego apelujemy do was, z którymi łączy nas to wspólne pragnienie. Apelujemy do wszystkich studentów, do wszystkich młodych ludzi. Przyłączcie się do nas w proteście przeciwko planom zbrojeń.

SUKCESY DANKOWSKIEJ I MAJEWSKIEJ NA ZAWODACH W RFN

Przed oddaniem numeru do druku nadeszły do kraju bardzo przyjemne wiadomości z RFN. W Oerlinghausen odbywał się w sierpniu „Międzynarodowy Tydzień Lotów Szybowcowych" z udziałem czołowych pilotek polskich – **Adeli Dankowskiej** i **Pelagii Majewskiej**. Obie zademonstrowały na zawodach znakomitą formę, zajmując w poszczególnych konkurencjach dobre miejsca.

14 sierpnia rozegrano w Oerlinghausen piątą konkurencję – przelot prędkościowy po trasie trójkąta 215,8 km. Zwyciężyła w niej Dankowska, a drugie miejsce zajęła Majewska. Taka była również kolejność polskich szybowniczek w łącznej klasyfikacji zawodów po pięciu konkurencjach.

4 TYSIĄCE SKOKÓW KAPITANA KOŹMIŃSKIEGO

11 sierpnia br. kpt. mgr **Władysław Koźmiński** wykonał swój 4-tysięczny skok ze spadochronem. Jubileuszowy skok miał miejsce w Zamościu, w trakcie zgrupowania kadry spadochronowej WP przygotowującej się do udziału w IV Letniej Spartakiadzie Armii Zaprzyjaźnionych na Kubie. Gratulujemy.

Kpt. Koźmiński jest członkiem spadochronowej kadry narodowej. Ma 32 lata. Spadochroniarstwo zaczął uprawiać w 1962 r. w Aeroklubie Częstochowskim. Od 1963 r. jest członkiem WKS „Śląsk" we Wrocławiu. Należy do naszych czołowych skoczków wyczynowych, specjalizującym się w wieloboju desantowym. W tej konkurencji zdobył czterokrotnie mistrzostwo Wojska Polskiego (1968, 1973, 1976 i 1977). W swej bogatej karierze spadochronowej zdobył m.in. tytuł absolutnego mistrza Armii Zaprzyjaźnionych (1968), tytuł mistrza WP w skokach celnościowych (1968, 1971) oraz mistrzostwo (1969) i wicemistrzostwo (1971) Polski w tej konkurencji. Od kilku lat poświęca się także akrobacji zespołowej.

RADZIECKIE LOTNICZKI Z PUŁKU NOCNYCH BOMBOWCÓW Z WIZYTĄ W POLSCE

Latem odwiedziły Polskę dwie radzieckie lotniczki, **Raisa E. Aronowa** i **Rufina S. Gaszewa**, weteranki ostatniej wojny. Walczyły one na samolotach Po-2 w kobiecym pułku lekkich bombowców nocnych, którego szlak bojowy prowadził m.in. przez tereny Polski. Obie lotniczki odznaczone zostały złotymi gwiazdami Bohaterów Związku Radzieckiego. R. Aronowa jest autorką książki wspomnieniowej pt. „Nocne wiedźmy", która ukazała się w 1969 r. Działa ona również w Zarządzie Głównym Towarzystwa Przyjaźni Radziecko-Polskiej w Moskwie. Wędrując w naszym kraju szlakiem bojowym swego pułku, zbierała zarazem materiały do drugiej części swej książki.

Aronowej i Gaszewej towarzyszył w podróży małżonek pierwszej, lotnik – weteran wojny **Leonid Płacz**. Odwiedzili oni m.in. Ostrołękę, Olsztyn, Ostródę, Gdańsk, Tucholę, Szczecin i Warszawę.

4 KONKURENCJE W KRAJOWYCH ZAWODACH SZYBOWCOWYCH

Rozegrane w Lisich Kątach XII Krajowe Zawody Szybowcowe im. Szczepana Grzeszczyka, z udziałem 32 zawodników startujących na szybowcach „Pirat", przyniosły zwycięstwo zachodnioniemieckiemu szybownikowi **Rudolfowi Weinowi**. Drugie miejsce zajął **Edmund Janowski** z Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu, a trzecie – **Romuald Szamkołowicz** z Aeroklubu Szczecińskiego.

Zawody przebiegały pod znakiem złej pogody i udało się przeprowadzić tylko 4 konkurencje: przeloty prędkościowe po trasie trójkątów 107 km, 201 i 318 km oraz przelot docelowo-powrotny 132 km.

Relacje z zawodów zamieścimy w następnych numerach.

XIX LOT POŁUDNIOWO-ZACHODNIEJ POLSKI IM. FR. ŻWIRKI

21 sierpnia rozpoczął się w Krakowie XIX Lot Południowo-Zachodniej Polski im. Franciszka Żwirki. Na starcie zawodów, organizowanych przez Aeroklub Krakowski pod patronatem Komitetu Zakładowego PZPR Huty im. Lenina, stanęło 20 załóg samolotowych. Impreza zakończy się 26 sierpnia. Wyniki podamy w jednym z następnych numerów.

XVII SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POMORZA I KUJAW

Aeroklub Pomorski zorganizował XVII Szybowcowe Mistrzostwa Pomorza i Kujaw z udziałem reprezentantów aeroklubów z Bydgoszczy, Inowrocławia, Włocławka i Torunia.

W klasyfikacji indywidualnej zwyciężył **M. Olszewski** (Toruń) – 2674 pkt., przed **A. Moskalem** (Inowrocław) – 2671 pkt. i **K. Jurkiewiczem** (Toruń). W klasyfikacji drużynowej pierwsze miejsce zajął pierwszy zespół Torunia – 7230 pkt., przed zespołem Aeroklubu Kujawskiego w Inowrocławiu – 7225 pkt. i pierwszą reprezentacją Aeroklubu Bydgoskiego – 7042 pkt.

W SKRÓCIE

● **W Obserwatorium** Astronomicznym w Piwnicach koło Torunia rozpoczęto montaż 15-metrowej czaszy radioteleskopu zaprojektowanego przez naukowców Uniwersytetu im. Mikołaja Kopernika. Zakończenie montażu przewiduje się w październiku br.

● **W Lisich Kątach** rozpoczęły się 17 sierpnia organizowane przez Aeroklub Grudziądzki Szybowcowe Mistrzostwa Polski Kobiet, którym patronuje grudziądzki „Energopol nr 1". Mistrzostwa potrwają do 31 sierpnia.

● **W Warszawie** obradował w sierpniu Komitet Wykonawczy Światowej Federacji Stowarzyszeń Biur Podróży (w skrócie FUAAV), który omawiał na swym posiedzeniu m.in. dalszą współpracę FUAAV z IATA – międzynarodową organizacją przewoźników powietrznych.

● **Aeroklub Robotniczy** w Swidniku obchodzi w bieżącym roku 25-lecie swej działalności.

● **Miło nam** zawiadomić, że długoletni pracownicy redakcji „Skrzydlatej" otrzymali 15 sierpnia odznaczenia państwowe: red. **Jerzy Zarębski** odznaczony został Złotym Krzyżem Zasługi, a red. **Irena Bąkowicz** – Srebrnym Krzyżem Zasługi. Gratulujemy.

na horyzoncie

M — JAK MISTRZ

W okresie tegorocznych obchodów Dni Lotnictwa wielu naszych Czytelników spotka się, a — być może — już się spotkało, z przodującymi pilotami i nawigatorami naszego lotnictwa wojskowego. Każdy zwróci zapewne uwagę na piękne odznaki: srebrną — pilota lub złotą — nawigatora, przypięte na lewej górnej stronie kurtki stalowego munduru lotnika. Stylizowany orzeł z wieńcem laurowym trzymanym w dziobie, najpiękniejsza odznaka lotnicza na świecie, zaprojektowana blisko 60 lat temu przez artystę-rzeźbiarza Władysława Gruberskiego, budzi dumę polskich lotników wojskowych i jest przedmiotem zazdrości wszystkich tych młodych ludzi, którym marzy się służba w powietrzu w polskim lotnictwie wojskowym.

Przyjrzyjcie się uważnie tym odznakom. W wieńcu laurowym, w którym są zwykle cyfry 1, 2 lub 3, oznaczające klasę pilota lub nawigatora, będziecie mogli zobaczyć u niektórych lotników literkę — **M**. Tak, **M** — jak Mistrz.

Jest to nowość. Z inicjatywy Dowództwa Wojsk Lotniczych wprowadzono w tym roku nową, najwyższą klasę mistrzowską, o którą mogą ubiegać się piloci i nawigatorzy Wojsk Lotniczych, Wojsk Obrony Powietrznej Kraju i lotnictwa Marynarki Wojennej. Dotychczas, w zależności od stopnia wyszkolenia i ilości wylatanych godzin, można było zdobywać klasę trzecią, drugą i pierwszą. Obecnie klasą najwyższą jest mistrzowska.

Niedawno w Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie działała specjalna komisja, przed którą stawali kandydaci ubiegający się o klasę mistrzowską. Kryteria były wysokie. Kandydaci reprezentować muszą najwyższy poziom wyszkolenia bojowego, być wzorem zdyscyplinowania i aktywności polityczno-społecznej. Dla kilkudziesięcioosobowej grupy egzamin wypadł pomyślnie. Z grupą tą spotkał się z okazji Święta Lotnictwa Polskiego dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. Tadeusz Krepski w towarzystwie członków Rady Wojskowej, nadając pilotom i nawigatorom pierwsze klasy mistrzowskie, dokumentujące najwyższą specjalistyczną wiedzę i umiejętności w grupie personelu latającego.

Wśród tych, którzy otrzymali odznaki z literką **M** byli m.in.: mjr dypl. pil. **Henryk Hałka** z lotnictwa myśliwskiego, mjr pil. **Andrzej Michałowicz** z lotnictwa łącznikowego, kmdr ppor. pil. **Stanisław Sędziak** z lotnictwa Marynarki Wojennej, mjr. pil. **Mieczysław Kubiak** z Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, mjr. pil. **Witold Białecki** z lotnictwa transportowego.

Trzeba podkreślić, że ustanowienie mistrzowskiej klasy świadczy o wyższym jakościowo etapie rozwoju naszego lotnictwa wojskowego. Przyczynia się do podwyższania sprawności bojowej różnych rodzajów lotnictwa wojskowego oraz zwiększania bezpieczeństwa lotów. Ma też duże aspekty wychowawcze. Stwarza zarazem nowe możliwości rywalizacji wśród personelu latającego i pozwala pełniej usatysfakcjonować tych pilotów i nawigatorów, którzy w swej lotniczej służbie wkładają najwięcej wysiłku w zdobycie najwyższych umiejętności.

Pierwszej grupie pilotów i nawigatorów z literką **M**, pierwszym mistrzom polskiego lotnictwa wojskowego — serdecznie gratulujemy.

Ikarus

z lotu po świecie

■ Najnowszy biuletyn FAI (z 21 czerwca) przynosi listę nowych rekordów świata. W klasach A-8, A-9 i A-10, to jest balonów gazowych o pojemności od 2 200 do ponad 4 000 m³, Amerykanin Edward Yost ustanowił rekord długotrwałości — 107 h 37 min i odległości — 3 983,18 km. Data ustanowienia rekordów: 5—10 października 1976 r. W klasie D-1 — szybowców jednomiejscowych, Robert John Rowe (Australia) pokonał trójkąt 750 km z prędkością 134 km/h. Lot odbył się 15 lutego 1977 r. W tejże klasie Hans Werner Grosse (RFN) ustanowił dwa rekordy świata: prędkości lotu 94,54 km/h na trójkącie 1 000 km i odległości po trasie trójkąta 1 063,53 km (18 stycznia 1977 r.). W klasie DM-2 — motoszybowców wielomiejscowych, odległość 3 428 m uzyskali piloci z RFN — Dieter Mayer i Frank Adler (22 marca 1977 r.). W klasie F-3-C, zdalnie kierowanych modeli śmigłowców wyposażonych w silnik tłokowy, model Amerykanina Huberta E. Bitnera uzyskał prędkość 56,484 km/h (17 października 1976 r.). W klasie C-1 — samolotów lądowych z silnikami odrzutowymi, zarejestrowano prędkość lotu 913,853 km/h, osiągniętą na trasie wyznaczonej Los Angeles — Prestwick w czasie 9 h 01 min i 49 s przez kpt. Godfreya Bowlesa (W. Brytania), na samolocie McDonnell Douglas DC-10-30 (13 marzec 1977 r.). Drugim rekordem jest wynik 1 002,381 km/h, ustanowiony w locie rozkładowym na trasie Los Angeles — Londyn, w czasie 8 h 44 min i 36 s przez kpt. Johna Rydera (W. Brytania), na samolocie McDonnell Douglas DC-10-30 (22 kwietnia 1977 r.).

■ Nie jesteśmy, niestety, w stanie potwierdzić niedawno podanej informacji o rekordzie szybownika brytyjskiego, Mike Fiedla, który na „Skylarku" osiągnął wysokość 15 800 metrów. Jak wynika bowiem z oficjalnego wyjaśnienia Stowarzyszenia Brytyjskich Szybowników (BGA), ogłoszonego w tygodniku „Flight" z 27 lipca br., Fiedl naraził dobre imię szybownictwa brytyjskiego, popełniając oszustwo nie notowane w 50-letniej prawie historii szybownictwa w W. Brytanii. Z listy rekordów krajowych skreślono zatem nazwisko Fiedla, a także odebrano mu licencję pilota. Stwierdzono nieprawidłowy zapis na barogramce, który specjaliści określili jako fałszerstwo. Lot Fiedla przygotowywany był przez cztery lata, a finansował go dziennik „Daily Telegraph". Pilot broni się twierdząc, że rekord unieważniono — z zazdrości (!?).

■ Na szybowcowych zawodach o puchar Europy, które rozegrano po raz dwudziesty w dniach 3—10 lipca w Angers (Francja), startowali zawodnicy z Francji, Szwajcarii, RFN, Belgii, W. Brytanii, Holandii, Austrii, Szwecji i USA. Po raz pierwszy rozgrywano zawody w trzech klasach. W klasie standard zwyciężył Thomas Badum (RFN) na „Cirrusie" — 2 881 pkt., w klasie otwartej — Diether Memmert (RFN) na „Nimbusie-2" — 2 780 pkt., a w klasie 15 m ograniczonej — Georges Moffat na „Mini-Nimbusie" — 3 754 pkt. Startowało łącznie 70 zawodników. Na listach startowych znaleźliśmy nazwiska trzech pilotów, którzy latali na polskich szybowcach „Jantar-Standard" i „Jantar-2A". Byli nimi: White z W. Brytanii (14 miejsce), Anderson ze Szwecji (10 miejsce) i Hackett z W. Brytanii (18 miejsce).

■ Jak wynika z prasy zachodnioniemieckiej, dotychczasowy rekord świata Polki Adeli Dankowskiej w przelocie docelowo-powrotnym (677,2 km), pobity został 29 maja 1977 r. przez Hannę Reitsch z RFN o 50 km.

■ Od 14 do 17 lipca w Belgii, w miejscowości Verviers, odbyły się mistrzostwa Europy modeli na uwięzi. Udział wzięło 15 ekip narodowych. W konkurencji modeli szybkich zwyciężył E. Rumpel z RFN — 254,4 km/h. W wyścigu zespołowym triumfowali zawodnicy radzieccy: Krasnorucki i Kramarenko (7 min 58,2 s). Ekipa ZSRR wywalczyła zwycięstwo zespołowe. W konkurencji modeli akrobacyjnych zwyciężył Włoch Compostella (5 869 pkt.). Zespołowo natomiast zwyciężyła ekipa Włoch przed ZSRR. W konkurencji walki powietrznej zwyciężył Anglik Lewis. Po raz pierwszy w historii mistrzostw Europy, puchar za najlepsze wyniki we wszystkich konkurencjach zdobyli zawodnicy radzieccy. Oni też otrzymali puchar ufundowany w roku 1949 przez ówczesnego prezesa królewskiego aeroklubu Belgii, Victor'a Boin'a. W ogólnej punktacji, na drugim miejscu uplasował się zespół Włoch, a na trzecim drużyna W. Brytanii.

■ W RFN znajdują się obecnie 54 balony gazowe i 27 balonów na ogrzane powietrze.

■ Inż. Gábor Jereb jest rzeczoznawcą lotniczym Departamentu Technicznego Samolotów Lekkich Ministerstwa Komunikacji i Poczty Węgierskiej Republiki Ludowej. Z tej racji bywa częstokroć w Polsce, gdzie lotnictwo węgierskie dokonuje zakupów samolotów i szybowców. Inż. Jereb jest także pilotem sportowym i działaczem lotniczym. Był m. in. kierownikiem reprezentacji Węgier na międzynarodowe zawody szybowcowe kobiet w Lesznie. Jest on ponadto uznanym autorem książek lotniczych. Jego najnowszą pracą jest pięknie wydana książka pt. VITORLÁZÓ REPÜLÖGÉPEK (Szybownictwo). Na jej blisko 300 stronach autor zapoznaje czytelnika z zasadami lotu szybowca, historią szybownictwa, charakterystyką szybowców w locie, oraz — najobszerniej — tendencjami rozwojowymi nowoczesnego szybownictwa na przykładzie najciekawszych konstrukcji świata. Wykład prowadzony jest przy pomocy elementów matematyki i ilustrowany jest wieloma rysunkami i wykresami. Książka jest swego rodzaju podręcznikiem, z której jednak korzystać może szerokie grono czytelników, interesujących się szybownictwem. Praca zawiera wiele poloniców. Książkę przekazał nam autor osobiście, podczas krótkich odwiedzin naszej redakcji.

■ Telewizja grecka od lipca br. nadaje raz w tygodniu program popularyzujący transport lotniczy w audycji „Lot na wysokości 10 tys. m". Audycje finansowane są przez towarzystwo Olympic Airways.

■ W listopadzie br. ma nastąpić otwarcie bezpośredniej linii Londyn — Singapur, obsługiwanej przez „Concorde" British Airways.

■ W Tuluzie (Francja) przygotowywane są podzespoły do montażu piętnastego „Concorde", podczas gdy z Nowego Jorku w dalszym ciągu nie ma wiadomości o dopuszczeniu naddźwiękowego samolotu do lądowania w miejscowym porcie.

■ W ZSRR ukazała się (Wydawnictwo „Nauka") książka o teorii i praktyce projektowania samolotów pasażerskich. Jest to oryginalny podręcznik szkoły konstruktorskiej Sergiusza Iliuszyna. Praca bowiem napisana została przez uczniów sławnego konstruktora.

■ W maju roku bieżącego odbyło się VII międzynarodowe spotkanie-zlot pilotów-ratowników górskich. 100 „pilotów lodowców" przybyło na 36 samolotach do Luchon w Pirenejach. Organizatorem i patronem trzydniowego spotkania był francuski klub alpinistów.

■ W pierwszych dniach czerwca oblatano w W. Brytanii nowy szybowiec Vickers-Slingsby „Vega" o rozpiętości skrzydeł 15 m. Prasa brytyjska donosi o istnieniu 50 zamówień na ten typ maszyny, wykonanej z tworzyw sztucznych.

■ Miano „samolotu roku" otrzymał amerykański lekki samolot Piper „Seneca II". Wyróżnienie to przyznawane jest przez fachowe czasopismo „Plane and pilot". Zdaniem specjalistów samolot ten jest najbardziej ekonomiczny w eksploatacji w tej grupie maszyn.

kosmonautyka

3 sierpnia z terenu ZSRR wprowadzono na orbitę okołoziemską nowego sztucznego satelitę, oznaczonego numerem 936. Satelita umieszczony został w przestrzeni kosmicznej w ramach programu „Kosmos". Ale nie był to zwykły obiekt, który kwituje się podaniem współrzędnych i czasu obiegu wokół naszej planety. Był to nowy satelita, prawdziwe laboratorium biologiczne na orbicie okołoziemskiej. W latach 1973—75 prowadzono badania biologiczne przy użyciu satelitów „Kosmos"- 605, 690 i 782. Tego ostatniego z wymienionych biosatelitów mieliśmy okazję obejrzeć bardzo szczegółowo na tegorocznym, 32 Salonie Lotniczym i Astronautycznym w Paryżu. Najnowszy satelita tego typu, sądząc z opublikowanych fotografii, jest dalszym rozwinięciem „Kosmosa-782" przy zachowaniu podstawowego podzespołu, którym jest kulista kabina kształtami przypominająca statek kosmiczny Jurija Gagarina.

Nowy biosatelita wykorzystany został dla potrzeb nauki w najszerszym tego słowa znaczeniu. Doświadczenia przygotowane zostały w świetnym zespole uczonych z wielu krajów, w tym z państw socjalistycznych, a także USA i Francji. W przygotowaniu nowego satelity brało udział wielu specjalistów. Członek Akademii Nauk ZSRR prof. Oleg Gazenko, jeden z twórców eksperymentu, podał na przykład, iż w budowie satelity i jego wyposażeniu byli zatrudnieni uczeni z 20 instytutów naukowych różnych specjalności i uczeni z 5 krajów. Wyniki doświadczeń badać będą natomiast uczeni z 10 krajów, w tym z Polski.

Co znajduje się na pokładzie biosatelity? A więc, białe szczury przede wszystkim. Ale proszę nie myśleć, że są to jakieś zwykłe zwierzęta. Zostały one dostarczone przez specjalistów z CSRS, konkretnie z Instytutu w Bratysławie, i dotyczą gatunku hodowanego od pokoleń w warunkach pełnej sterylności. W satelicie umieszczono dwie grupy szczurów. Pierwsza przebywa w urządzeniu (wirówce) sztucznie wytwarzającym ciążenie ziemskie, i to doświadczenie przeprowadzane jest po raz pierwszy w historii medycyny kosmicznej. Grupa druga natomiast znajduje się w warunkach nieważkości panującej w satelicie. Uczeni radzieccy i amerykańscy przygotowali specjalny gatunek much, które sobie latają w stanie nieważkości wewnątrz odpowiednich pomieszczeń. Zachowanie owadów ma umożliwić stwierdzenie wpływu nieważkości na starzenie się organizmów żywych. Ponadto na satelicie umieszczono szereg automatów, które karmią zwierzęta, regulują temperaturę i rejestrują wyniki pomiarów. Do bardzo ważnych należą doświadczenia przygotowane przez uczonych radzieckich. Związane są one z ochroną organizmów żywych przed szkodliwym promieniowaniem biegnącym z przestrzeni kosmicznej. W krótkiej notatce trudno omówić wszystkie doświadczenia, ale wspomnieć trzeba jeszcze o jednym. Mianowicie wraz ze startem rakiety wynoszącej biosatelitę, na Ziemi w ośrodku badawczym działa identyczny biosatelita, gdzie poddawane są badaniom te same organizmy i działają te same urządzenia. Zdaniem uczonych radzieckich, tylko porównanie wyników może przynieść konkretne rezultaty całego międzynarodowego eksperymentu.

Z innych informacji podać należy, że 8 sierpnia stacja kosmiczna „Salut-5" zakończyła pracę, wchodząc w gęste warstwy atmosfery nad Oceanem Spokojnym. Stacja przebywała w Kosmosie od czerwca ub. roku.

Z Moskwy nadeszła wiadomość o dostarczeniu na teren wystawy osiągnięć gospodarki narodowej ZSRR, makiety w wielkości naturalnej amerykańskiego statku kosmicznego „Apollo". Zostanie ona zmontowana przez specjalistów amerykańskich i radzieckich. Transport makiety nastąpił drogą morską.

I jeszcze jedna wiadomość związana ze współpracą międzynarodową. W połowie sierpnia uczeni ZSRR i USA przeprowadzili serię sondaży atmosferycznych. Amerykanie z Wallops Islands, a uczeni radzieccy z pokładu statku badawczego „Akademik Korolew" zakotwiczonego w odległości około 7 km od wybrzeży Wirginii. Chodziło o zebranie danych porównawczych z jednoczesnie prowadzonych sondaży rakietowych.

P. E.

SKRZYDLATA POLSKA

Rok założenia 1930

WYRÓŻNIONA DYPLOMEM HONOROWYM FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE W PARYŻU (1966)

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

REDAGUJE ZESPÓŁ:

redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

zastępca redaktora naczelnego
JANUSZ WOJCIECHOWSKI

sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

zastępca sekretarza redakcji
HENRYK KUCHARSKI

kierownicy działów
PAWEŁ ELSZTEIN
TADEUSZ MALINOWSKI

redaktor graficzny
JOLANTA KALITA

redaktor techniczny
IRENA BĄKOWICZ

stali współpracownicy
JERZY GRZEGORZEWSKI
WIKTOR WIONCZEK

REDAKCJA
00-023 WARSZAWA
ul. Widok 8

TELEFONY:
27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat
27-52-60 — redaktorzy działów

WYDAWCA
WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI
02-546 WARSZAWA
ul. Kazimierzowska 52
tel. 49-27-51 do 9

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- MARZENIA SPORTOWCOW LOTNICZYCH
- LOTY MŁODYCH
- ZEW KOSMICZNYCH BRACI
- SKRZYDŁA NAD BIEGUNEM

NASZA OKŁADKA

Samolot holujący „Wilga" i szybowce zawodnicze na lotnisku Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie. Podczas tegorocznego lotniczego lata samoloty i szybowce na starcie były niemal codziennym widokiem na wszystkich lotniskach aeroklubowych w kraju.

Zdjęcie: BERNARD KOSZEWSKI



Aeroklub Tatrzański — Centralny Ośrodek Wyczynowego Szkolenia Spadochronowego należy do najpiękniej usytuowanych ośrodków lotniczych w Polsce. Rozległe lotnisko leży niemalże u stóp rozłożystych Gorców, po ich południowej stronie. U zachodniego podnuża pola wzlotów toczy swe wartkie wody Biały Dunajec, za którym rozciąga się pięknie rozbudowujący się Nowy Targ. Przy dobrej pogodzie, w dalszej perspektywie widać nawet Babią Górę. Południowy skraj lotniska zamyka unikalny rezerwat leśny zwany Czerwonym Borem. W okresach przejrzystego powietrza jakie potrafi być tylko w górach, na drugim planie odsłania się całe, ponad 60-kilometrowe pasmo cudownych Tatr. Skaliste wierchy kąpią się wtedy w słońcu, zmieniają odcienie swych barw, urzekają swoją pozorną bliskością, czarują niepowtarzalnym widokiem, od którego niełatwo oderwać wzrok. Uroki Podhala i wysokich gór potęgują się wielokrotnie, jeśli mamy okazję oglądać je z lotu ptaka. Miałem taką okazję. Wielokrotnie. Spędziłem bowiem swój kolejny urlop w gościnnym Aeroklubie Tatrzańskim. Przez miesiąc byłem tam pilotem wywożącym — przy pomocy samolotu An-2 — skoczków spadochronowych. Lotnicze wakacje w tymże aeroklubie spędziło jednak wielu ludzi lotnictwa, przede wszystkim szkolącej się tam i doskonalącej swoje umiejętności lotnicze młodzieży.

Od początku lipca nowotarski ośrodek pękał w szwach. Na prawie miesięczny obóz treningowy zjechała się tam spadochronowa kadra narodowa. Rozpoczęło się szybowcowe szkolenie podstawowe dla 15 kandydatów, nie licząc pilotów treningowych. W Nowym Targu wyznaczyli sobie kolejne zgrupowanie treningowe piloci, reprezentanci kraju na II Mistrzostwa Świata w Pilotażu Samolotów Lekkich. Niemal każdego dnia zjawiało się na lotnisku kilka wycieczek młodzieży (uczestników kolonii i różnego rodzaju obozów letnich) ciekawej lotnictwa. Zajmował się nimi przede wszystkim zastępca kierownika AT, Adam Baścik. Z dłuższej lub krótszej gościnności Aeroklubu Tatrzańskiego skorzystał niejeden lotnik i pracownik lotnictwa z różnych stron kraju. O sezonie wakacyjno-urlopowym dawały znać częstokroć, niestety, lądujące na nowotarskim lotnisku śmigłowce i samoloty sanitarne, niosące szybką pomoc pechowym turystom i wczasowiczom — mieszkańcom także — z terenu całego Podhala.

DOSKONALENIE AKROBACJI SPADOCHRONOWEJ

Aeroklub Tatrzański od czterech lat pełni funkcję Centralnego Ośrodka Wyczynowego Szkolenia Spadochronowego. Nic więc dziwnego, że czołowi nasi spadochroniarze czują się w nim jak u siebie w domu. W lipcowym zgrupowaniu udział wzięło kilkunastu członków kadry narodowej oraz kilku innych, uzdolnionych skoczków.

Trener kadry, mgr Ryszar Kuś robił swym podopiecznym pobudkę o siódmej czym wzywał skoczków na gimnastykę poranną. O ósmej było śniadanie i wkrótce potem wszyscy spotykali się na starcie spadochronowym. W pogodny dzień skoki trwały i do zmierzchu, z przerwami na obiad i kolację. Bywało jednak, że wstawaliśmy o czwartej, przegryzaliśmy w biegu kromkę chleba z marmoladą, popijając łykiem herbaty (nie każdy lubi latać i skakać na czczo) i o piątej byliśmy już w powietrzu z pierwszym „wylotem".

Lot w majestatycznej ciszy budzącego się dnia jest w tych okolicach szczególnie urokliwy. Po piętnastu minutach wspinania się na dwa tysiące metrów wysokości, pierwszy skoczek oddzielał się od samolotu. Obserwowany pilnie z ziemi przy pomocy telemetru i magnetowidu (!) kręcił swe spirale i salta, by po blisko dwudziestu sekundach swobodnego spadania strzelić gdzieś w dole kolorową czaszą UT-15.

W ciągu dnia członkowie kadry narodowej wykonywali na ogół po maksymalnej dla nich ilości 8 skoków. Jeśli były to skoki „wysokie", z 2 000 m na akrobację, ilość tą zadowalała skoczków i trenera. Skoki te pochłaniają bowiem wiele energii nawet bardzo doświadczonych spadochroniarzy. Jeśli natomiast zalegające nad lotniskiem chmury nie dały się wspiąć „Antkowi" na 2 000 m, wtedy odbywały się skoki „niskie", czyli z 1 000 m na celność lądowania. Takich skoków doświadczony spadochroniarz może wykonać dziennie i dwadzieścia. Przepis jest jednak sztywny. Ustala 8 skoków dziennie, nieważne jakich. Nic więc dziwnego, że skakano przeważnie na akrobację. Akrobacja jest bowiem wciąż zbyt słabą stroną polskich spadochroniarzy. Skoki „wysokie" były tym bardziej potrzebne, ponieważ na podstawie obserwacji ubiegłorocznych mistrzostw świata, nasza czołówka przestawiana jest na nowy sposób kręcenia akrobacji. Jest to znana dawniej metoda pulsacyjna, ale z m o d e r n i z o w a n a. Jak wyjaśnił mi trener Kuś, ten sposób wykonywania akrobacji spadochronowej polega na wprowadzeniu do figury (spirali) w sylwetce krótkiej, dość szerokiej. Po wprowadzeniu do figury, następuje „skracanie" ciała przez dociągnięcie nóg i przeniesienie rąk bokiem w tył, z tym że ręce przenosi się bokiem do wysokości bioder (pasa) i w trakcie spirali ręce ustawione są dość szeroko (ręce ustateczniają sylwetkę). Jeżeli chodzi o wykonywanie salta, to każdy skoczek indywidualnie „dopasowuje" je sobie, z tym iż jest tendencja, by salta wykonywać na dość szerokiej, krótkiej sylwetce.

Dzięki magnetowidowi, wypożyczonemu z wrocławskiej AWF przez trenera (której to uczelni mgr Kuś jest pracownikiem), spadochroniarze mieli okazję prześledzić wszystkie swoje i kolegów błędy. To wielce pożyteczne urządzenie jest dziś niezbędną pomocą w doskonaleniu akrobacji spadochronowej. Należałoby go tylko życzyć polskim spadochroniarzom na co dzień.

WAKACJE W AEROKLUBIE TATRZAŃSKIM

Tekst i zdjęcia: HENRYK KUCHARSKI

LATO na lotniskach

W sumie na 24-dniowym zgrupowaniu, podczas którego nie więcej niż połowa była dniami lotnymi (ach ta pogoda!), członkowie kadry wykonali po ok. 80 skoków każdy, i to głównie „wysokich", na akrobację. Doświadczeni skoczkowie podszlifowali swoją formę. Z młodzieży największe postępy poczynili Halina Kalinowska i Lidia Głodkowska.

Niektórzy z uczestników zgrupowania musieli pauzować przez kilka dni. Dały znać o sobie kontuzje. Z tej okazji mówiło się niejednokrotnie o braku opieki lekarskiej nad skoczkami wyczynowymi. Takich i innych bolączek skoczków oraz niedomagań całego sportu spadochronowego wysłuchał mgr Józef Różański. Poseł na Sejm PRL, członek Sejmowej Komisji Zdrowia i Kultury Fizycznej, prezes Aeroklubu Tatrzańskiego żywo interesował się problemami tej dyscypliny podczas specjalnego spotkania z kadrą narodową. Niestety, lista niedomagań polskiego sportu spadochronowego jest długa. Nie jest to jednak na szczęście sytuacja bez wyjścia. Jest szansa, na to, że przemyślane poczynania mogą doprowadzić do zmniejszenia dysproporcji pomiędzy sportem spadochronowym i w ogóle sportem lotniczym, a innymi dyscyplinami sportu. Potrzebne są jednak do tego dalsze wspólne działania władz lotniczych i sportowych w naszym kraju.

Oprócz spraw ogólnych, dotyczących raczej miejsca sportu lotniczego w strukturze sportu w Polsce, podnoszono sprawy bardziej szczegółowe, niemniej jednak ważne dla czołowych spadochroniarzy. Wciąż nie mogą się oni doczekać nowych i obiecywanych im spadochronów typu „latające skrzydło". Kadrze narodowej na zgrupowaniach treningowych potrzebne są dwa samoloty An-2 a nie jeden. Pomimo starań kierownictwa Aeroklubu Tatrzańskiego, wiele do życzenia pozostawiają warunki bytowe w jakby nie było Centralnym Ośrodku Wyczynowego Szkolenia Spadochronowego. Niezbędna jest zwłaszcza rozbudowa i budowa nowych pomieszczeń sanitarnych (łazienki, sauna itp.). Ponadto — zabezpieczenie pokrycia finansowego na wyżywienie według górnych a nie minimalnych stawek, zatwierdzonych przez sam Aeroklub PRL. Nie może też ruszyć jakoś z miejsca rozbudowa ośrodka, łącznie z budową nowego internatu. Pomimo tego rodzaju uwag, czołowi nasi skoczkowie chwalą sobie Nowy Targ. Z dotychczasowych ośrodków wyczynu spadochronowego, ten jest niewątpliwie najlepszy. Pragną jednak, by nowotarskie centrum zapewniało im jeszcze lepsze warunki i jeszcze lepiej spełniało rolę pierwszego w kraju ośrodka spadochronowego.

W codziennej pracy na starcie, trenerowi Kusiowi fachowo pomagał instr. Stanisław Sidor z Aeroklubu Tatrzańskiego. W towarzystwie członków kadry narodowej mieli okazję skakać młodzi skoczkowie z Nowego Targu. Pilotami wywożącymi oprócz piszącego te słowa, byli także na przemian Tadeusz Wesołowski z Krosna i Andrzej Jankowski z Krakowa. Wobec kompletu chętnych, najmniej okazji do polatania na Aenie miał instruktor samolotowy AT, Tadeusz Wajda. Nie narzekał na brak pracy jedynie mechanik pokładowy Józef Murzydło.

Nim skończył się szybko płynący czas zgrupowania kadry narodowej, przeżyliśmy wspólnie, radośnie acz skromnie dwa wydarzenia: 7 lipca 2 500-ny skok Janusza Maca (nasze gratulacje!) oraz 11 lipca — jednodniowe i wielce sympatyczne odwiedziny kadry spadochronowej CSRS, która do swych polskich przyjaciół przyjechała... z beczką Prazdroja.

Po zakończeniu obozu, 29 lipca 15-osobowa reprezentacja polskich spadochroniarzy wyjechała na zawody państw socjalistycznych do CSRS. Działalność spadochronowa w Nowym Targu nie została jednak przerwana. Wkrótce potem stawiło się tam 17 młodych kandydatów na skoczków i skoczkiń z Aeroklubu Podhalańskiego w Nowym Sączu, prowadzonych przez instr. Romana Sowę. Wspólnie ze swymi kolegami z Aeroklubu Tatrzańskiego, spędzali pracowicie swoje spadochronowe wakacje pod niebem Nowego Targu, aż do połowy sierpnia.

PIERWSZE WZLOTY

Od początku lipca na lotnisku Aeroklubu Tatrzańskiego spędzała swe pierwsze lotnicze wakacje piętnastka kandydatów na pilotów szybowcowych, wywodzących się z podhalańskich miast i wsi. Dwa „Bociany" pracowicie latały nad lotniskiem od rana do zmierzchu. Instruktorzy-praktykanci Bronisław Budzoń i Jan Chałupski starali się możliwie najlepiej przekazać swym podopiecznym wszystko to, co jest niezbędne do pewnego „trzymania się" powietrza. Nad szkoleniem czuwał instr. I klasy Tadeusz Świst, mający do pomocy instr. Mariana Zubka.

Uczniowie i nauczyciele wystawieni zostali jednak na ciężką próbę. Już w pierwszym dniu szkolenia odmówił posłuszeństwa sfatygowany „Gawron". Jedyny samolot jaki pozostał do holowania szybowców, Jak-12 wytrzymał do 19 lipca czyli do momentu wykonania dwóch pierwszych samodzielnych lotów przez dwóch nowo szkolonych. „Wysiadł" jeden z cylindrów poczciwego skądinąd Jaka-12. Niestety, musiały upłynąć pełne dwa tygodnie (!) nim tenże samolot mógł znów wzbić się w powietrze. Okazało się przy tym, że łatwiej zdobyć i wymienić cały silnik — co też uczyniono — niż jeden cylinder. Dzięki ofiarnej pracy mechaników AT, Czesława Koseckiego i Franciszka Kolasy Aeroklub Tatrzański ponownie dysponował jedyną holówką. Tymczasem kandydaci na pilotów dawno już zjedli to, co było dla nich przeznaczone. Dzięki pomocy kierownictwa AT, przetrwali jednak kilka dodatkowych dni i na początku sierpnia wszyscy zdobyli III klasę pilota szybowcowego. Najmłodsi piloci nie załamali się trudnościami i wytrwali do końca. Opłaciło się. Opuszczali lotnisko szczęśliwi. Mniej radosne miny mieli piloci treningowi AT, którym najpierw brak samolotu holującego, a potem intensywne szkolenie podstawowe ich młodszych kolegów, uniemożliwiało loty.

Z samolotami jest jednak tego roku bardzo krucho w większości aeroklubów. Po prostu nie ma na czym latać. Jest to sytuacja więcej niż niepokojąca. Dodam, że jedyny samolot szkolno-treningowy w Nowym Targu — Zlin-42M — od czerwca bezskutecznie czeka w hangarze na drobną naprawę gwarancyjną.

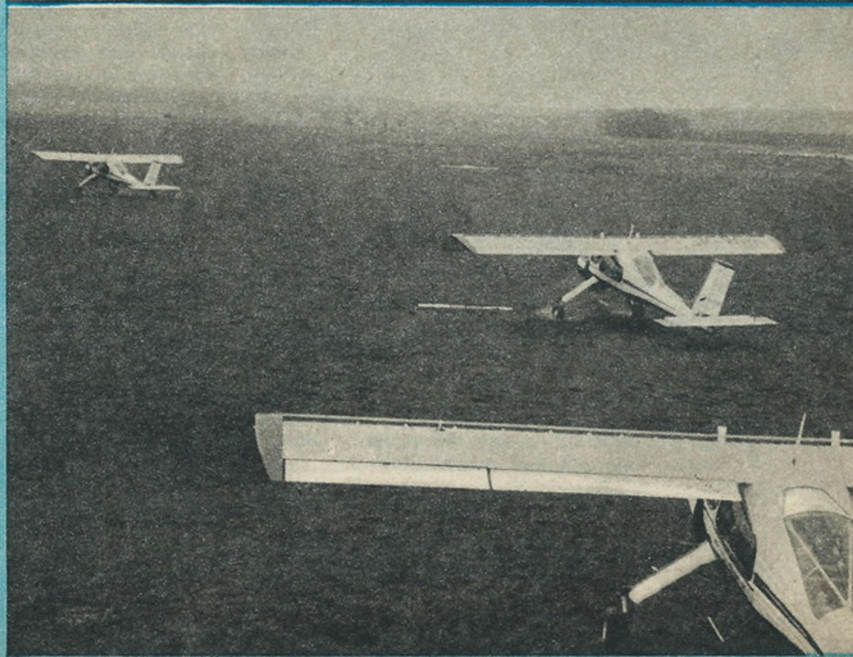
Pomimo różnego rodzaju kłopotów — ale któż ich nie ma — Aeroklub Tatrzański tętni jednak lotniczym życiem. Pracowita załoga, kierowana prężnie przez mgra Józefa Adamskiego, oraz oddany aktyw społeczny robią wiele, by Aeroklub Tatrzański rósł w siłę i coraz lepiej służył swym członkom a także lotnikom z całego kraju.





















NA ZDJĘCIACH: 1. Ekipa polska. Od lewej — E. Osiński, P. Włodarczyk, K. Łapiński i A. Poczobut. 2. Zawodnik Ri-Chol z KRLD. 3. Startuje Sing--Sang Gol (KRLD). 4. K. Abadijew z Bułgarii. 5. Fragment przygotowań przedstartowych.

Zdjęcia: K. ŁAPIŃSKI

XIV MISTRZOSTWA ŚWIATA

MODELI LATAJĄCYCH

Roskilde (Dania) 6—12 lipca 1977 r.

Kolejne, czternaste mistrzostwa świata, rozegrane w Danii zgromadziły na starcie 228 zawodników z 30 krajów — w klasie F1A startowało 82 zawodników, w F1B — 80, w F1C — 66. W gronie uczestników znalazła się także skromna reprezentacja Polski. Reprezentowani byliśmy jedynie w kat. F1B przez **Pawła Włodarczyka** (A. Warszawski) **Kazimierza Łapińskiego i Andrzeja Poczobuta** (A. Białostocki). Kierownikiem ekipy był **Edmund Osiński**. W ogóle udział naszej ekipy uzależniony był od wyników uzyskanych w dwóch imprezach poprzedzających mistrzostwa, a mianowicie: w międzynarodowych zawodach w Erewaniu (ZSRR — 12—19.05.77) oraz w Mistrzostwach Krajów Socjalistycznych rozegranych w dniach 28.05. — 2.06.1977 r. w Györ (Węgry). Składy ekip na te imprezy ustalono na podstawie wyników uzyskanych w 1976 r. i w latach poprzednich. Wyjazd na zawody poprzedziło krótkie zgrupowanie ekipy w drugiej połowie kwietnia w Lesznie. Na wspomnianych imprezach, reprezentacja nasza jako całość wypadła słabo. Na tej podstawie zdecydowano o udziale w mistrzostwach świata jedynie ekipy w klasie F1B. Na miejscu zostaliśmy zakwaterowani w szkole w miejscowości Viby ok. 35 km na zachód od Kopenhagi. Warunki prymitywne. Mieszkaliśmy wspólnie z ekipą ZSRR. 6 lipca od godziny 16.00 do 22.00 przewidziany był trening. Udaliśmy się wraz z innymi na lotnisko (Roskilde), oddalone od miejsca zakwaterowania o ok. 8 km. Okazało się, że jest to lotnisko wielozadaniowe z przewagą szkolenia pilotów samolotów dyspozycyjnych w godzinach 9.00—16.00. Stąd też godziny startów modeli musiały być wyznaczone poza tym okresem. W czasie pierwszego treningu wiał dość silny wiatr — ok. 6—7 m/s, który jak się później okazało, miał wiać nieprzerwanie w czasie całych zawodów. Lotnisko miało wymiary ok. 1 200×1 600 m z dwoma krzyżującymi się betonowymi pasami startowymi. Ze względu na silny wiatr, w czasie pierwszego treningu uszkodzonych zostało sporo modeli.

W dniu następnym trening wyznaczono w godzinach 2.00—9.00 oraz 16.00—22.00. Loty treningowe naszych modeli wypadały dobrze bez niespodzianek. W godzinach 10.00—14.00 przeprowadzono kontrolę techniczną modeli oraz ważenie gumy. Tego dnia na godz. 15.00 wyznaczono oficjalne otwarcie mistrzostw. Uroczystość odbyła się na lotnisku i miała skromny charakter. Po oficjalnych przemówieniach, wciągnięto pojedynczo na maszty flagi państw uczestniczących. Otwarcie uświetniła swym występem młodzieżowa orkiestra z Kopenhagi, w XVIII-wiecznych mundurach.

Mistrzostwa rozpoczęły się 8 lipca o godz. 3.50 startami modeli z napędem gumowym. Przyjeżdżając na lotnisko ok. godz. 3.00 zastaliśmy: wiatr 6—8 m/s, deszcz, temperaturę ok. 8°C. W takich warunkach rozpoczęliśmy starty. Pierwsze dwie kolejki okazały się dla nas bardzo niepomyślne. Straciliśmy wiele sekund. Obiektywnie należy stwierdzić, że nie byliśmy należycie przygotowani do startu w tak ciężkich warunkach. Poza tym nie mieliśmy zabezpieczonej pogoni za modelami, a co to znaczy przy silnym wietrze, nie trzeba tłumaczyć. Z trudem zdążyliśmy na start w kolejnych turach, trwających po 45 minut. W następnych lotach było już nieco lepiej. Do godz. 8.10 rozegrano 5 kolejek, ostatnie dwie w godzinach 17.05—19.00. Okazało się, iż żaden z 80 zawodników nie uzyskał maksimum i nie było potrzeby przeprowadzania dogrywek. To też świadczy o wyjątkowo trudnych warunkach startów. Najlepszymi okazali się Koreańczycy.

Wyniki F1B — indywidualnie: 1. Kim Dong Sik (KRLD) — 1 253 pkt., 2. Siergiei Samokisz (ZSRR) — 1 245 pkt., 3. Baik Chang Son (KRLD) — 1 240 pkt., 4. Shibaszi Masabumi (Japonia) — 1 227 pkt., 5. Jean-Claude Neglais (Francja) — 1 202 pkt., 21. Paweł Włodarczyk — 1 060 pkt., 23. Andrzej Poczobut — 1 041 pkt., 30. Kazimierz Łapiński — 1 005 pkt. Zespołowo: 1. KRLD — 3 575 pkt., 2. Włochy — 3 349 pkt., 3. Japonia — 3 315 pkt., 7. Polska — 3 106 pkt. Startowało 30 państw.

Wypadliśmy poniżej oczekiwań, a analiza wyników prowadzi do wniosku, iż medalowa pozycja była w naszym zasięgu.

W dniu 9 lipca w godzinach jak dnia poprzedniego, rozegrano konkurencję szybowców. Warunki nieco się poprawiły, wiatr ok. 5 m/s, chłodno, bez deszczu. W tej kategorii miała miejsce niespodzianka nr 1 mistrzostw. Ale o tym za chwilę. Po pięciu rannych kolejkach, trzech zawodników pozostało z maksymalnymi lotami, znany doskonale A. Lepp (ZSRR), młody K. Thormann (NRD) i K. Abadijew (Bułgaria). Nie byłoby w tym nic nadzwyczajnego, gdyby nie fakt, że Abadijew przyjechał startować w F1C, a przy okazji wziął jeden model szybowca. Ponieważ Bułgaria nie wystawiała ekipy szybowników, Abadijew wystartował tym właśnie szybowcem indywidualnie. W szóstej kolejce Abadijew „gubi" 3 s, Thormann — przytrzymany przez kolegów z ekipy, zmuszony do puszczenia modelu w duszeniu przed rakietą „zalicza" jedynie 100 s. Maksymalny czas ma Lepp. Warunki dobre, ciepło. Chyba wygra. W ostatniej kolejce Lepp puścił model na środku lotniska i po 164 s zniknął on za wzniesieniem, komisarze zatrzymali stopery. Koledzy Leppa z pogoni namierzyli 186 s! A tymczasem Abadijew wypuszcza model w noszeniu, model lata 180 s i sympatyczny Bułgar, ku ogólnemu zaskoczeniu zostaje mistrzem świata. Zawodnicy radzieccy w ostatniej kolejce tracą przodownictwo zespołowe na rzecz Korei różnicą 5 s! I znowu obywa się bez dogrywek.

Wyniki F1A — indywidualnie: 1. Kostadin Abadijew (Bułgaria) — 1 257 pkt., 2. Andras Lepp (ZSRR) — 1 244 pkt., 3, Werner Kraus (Austria) — 1 234 pkt., 4. Ri Song Chan (KRLD) — 1 232 pkt., 5. Lionel Braud (Francja) — 1 227 pkt. Zespołowo: 1. KRLD — 3 625 pkt., 2. ZSRR — 3 620 pkt. 3 CSRS — 3 466 pkt.

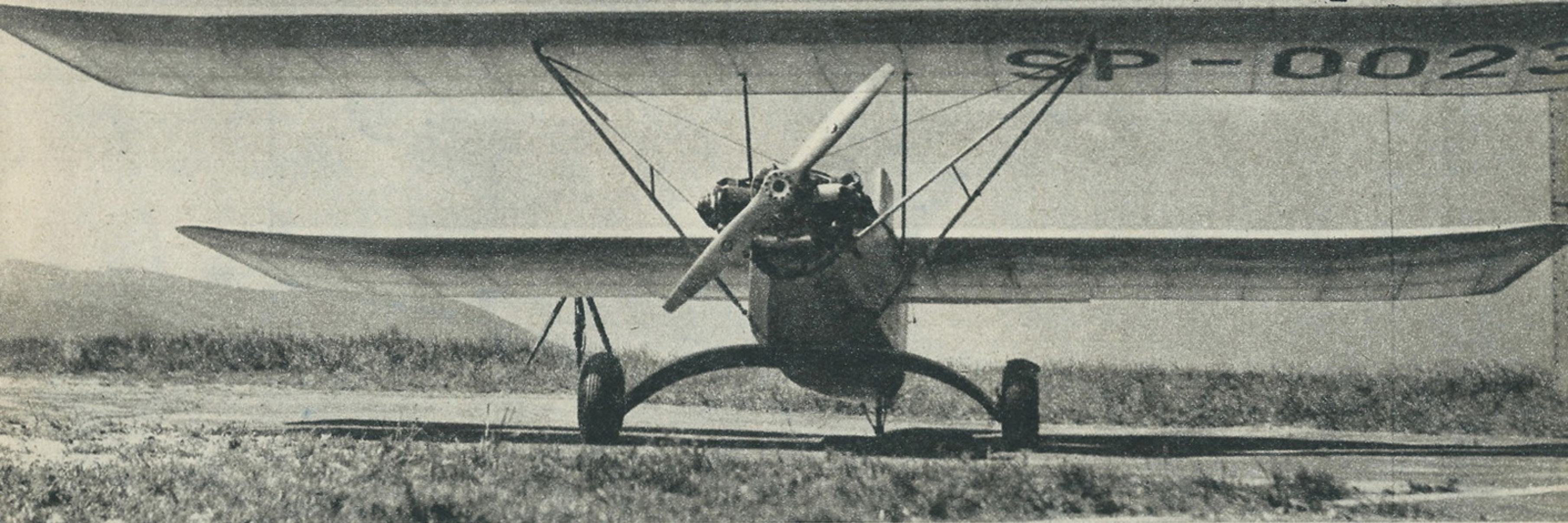
Trzeciego dnia, tj. 10 lipca rozegrano kategorię F1C w dobrych warunkach atosferycznych. Od kilku lat kategoria ta dostarcza najwięcej emocji z racji wysokiego, wyrównanego poziomu i niezwykle ciekawych dogrywek. Tak było i tym razem. Mimo skrócenia czasu pracy silnika do 7 s, aż 22 zawodników uzyskało wszystkie loty maksymalne. W pierwszej dogrywce loty po 4 min uzyskuje 13 modeli. Drugi lot dogrywkowy przynosi 8 lotów po 5 min! Emocje sięgają szczytu, kiedy przy zapadającym zmroku modele startują do trzeciego lotu dogrywkowego. Po ok. 3 minutach widoczne są tylko przez lornetki. Wreszcie koniec, porównanie wyników. Bezkonkurencyjny okazał się model reprezentanta gospodarzy Thomasa Kostera, w „cywilu" wziętego adwokata, modelarza niezwykle pracowitego i wszechstronnego (był mistrzem świata w F1B w 1965 r.). Dramat przeżył mistrz sprzed dwóch lat, Szwed Olofsson, zajmując 60 miejsce na 65 startujących. Ale tak już to bywa w sporcie. Poziom w tej kategorii niezwykle wysoki, wygrali zawodnicy rutynowani. Dodać należy, iż model Wierbickiego (ZSRR) puszczał Zilberg, gdyż Wierbicki ze względu na chorobę nie mógł przyjechać do Danii.

Wyniki F1C — indywidualnie: 1. Thomas Koster (Dania) — 1 260 + 240 + 300 + 340; 2. Andras Meczner (Węgry) — 1 260 + 240 + 300 + + 301; 3. Eugeniusz Wierbicki (ZSRR) — 1 260 + 240 + 300 + 276; 4. Urs Schaller (Szwajcaria) — 1 260 + 240 + 300 + 275; 5. Dawe Sugden (Kanada) — 1 260 + 240 + 300 +259. Zespołowo: 1. Włochy — 3 780 pkt. (max.), 2. Kanada — 3 748 pkt., 3. KRLD — 3 722 pkt.

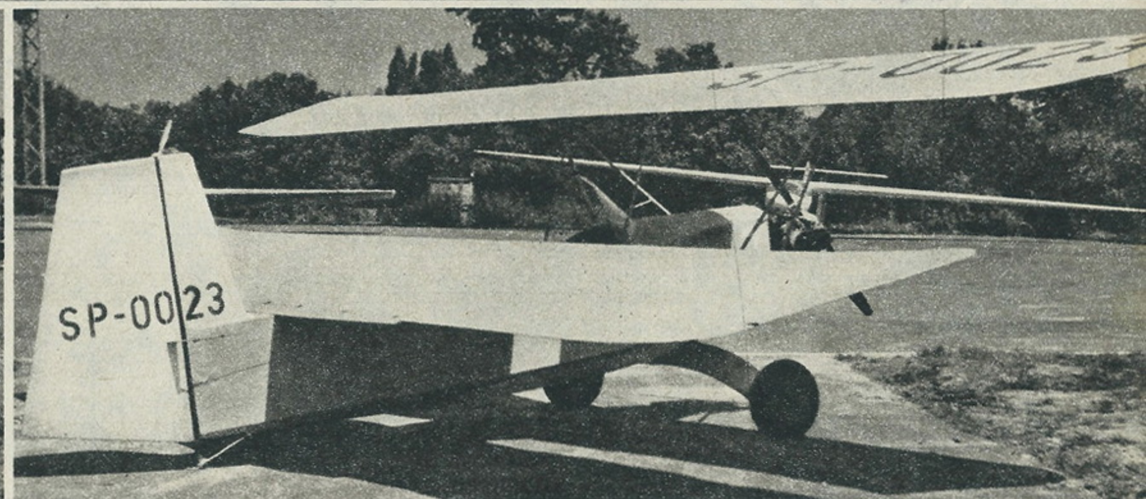
Mistrzostwa ciekawe, emocjonujące, stojące na wysokim poziomie, mimo złej pogody dla dwóch pierwszych kategorii. Potwierdza się dalszy postęp w konstrukcji i technologii wykonania modeli oraz w technicznym opanowaniu startów. Czołowi zawodnicy poświęcają bardzo dużo czasu zarówno na wykonanie jak i na trening. Znamienna wydaje się opinia trenera radzieckiego W. F. Jeskowa, którego zapytałem o przyczyny tak dobrych wyników modelarzy koreańskich. Otóż stwierdził on, iż zawodnicy koreańscy wykonują każdym modelem po ok. 1 000 lotów i znają modele tak, że z kroplą rosy na jednym skrzydle potrafią określić zmianę w locie modeli. Oczywiście to porównanie nieco metaforyczne, oddaje jednak w pełni pojęcie ogromu pracy włożonej w treningi dla uzyskania wybitnych wyników.

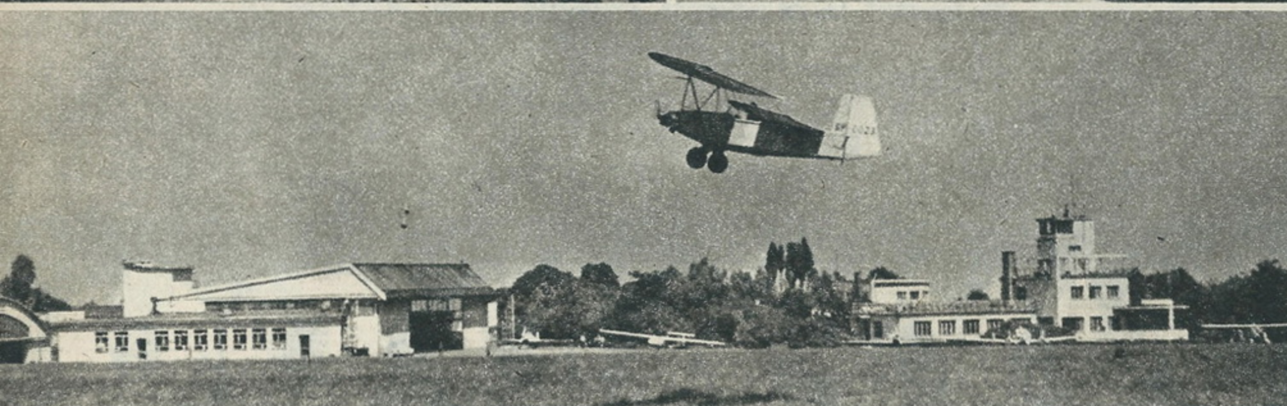
Mgr inż. KAZIMIERZ ŁAPIŃSKI

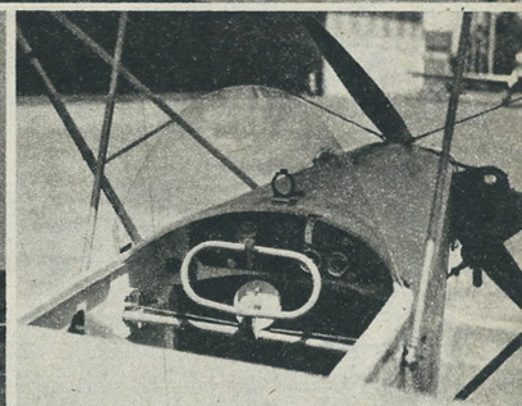
minisamolot amatorski ze Śląska











Z inicjatywy Sekcji Konstrukcji Amatorskich przy Aeroklubie Śląskim w Katowicach opracowany został przez mgr. inż. JÓZEFA GORSZCZYŃSKIEGO, a wykonany przez TADEUSZA SUPRYNA (na zdjęciu dolnym obok) minisamolot jednomiejscowy, na wzór francuskiej konstrukcji EC-3 „Pou-Plume". Dzięki współpracy z SZD-BB, samolot ten jest oficjalnie budowaną konstrukcją amatorską, opiniowaną i oblataną przez przedstawicieli Instytutu Lotnictwa.

Pierwszego oblotu dokonał pilot doświadczalny inż. JAN GAWĘCKI, a doświadczenia w locie prowadzi oblatywacz mgr inż. TADEUSZ ROMAN (na zdjęciu w prawym dolnym rogu).

Konstrukcja jest tym ciekawsza, że sterowanie odbywa się nie lotkami, a ruchami całego górnego płata. Samolot amatorski otrzymał numer rejestracyjny SP-0023.

Zdjęcia: B. KOSZEWSKI















WYPAD DO BAN

Samolot LOT-u dostarczył mnie do Kopenhagi w ciągu godziny. Miałem więc trochę czasu, aby odnowić znajomość z tutejszym lotniskiem Kastrup, stanowiącym główną bazę Skandynawskich Linii Lotniczych. Nic więc dziwnego, że w całej międzynarodowej plejadzie lądujących i startujących co chwila maszyn, znak SAS powtarzał się najczęściej. Widniał on również na wysoko sterczącym ogonie wielkiego DC-10, który miał mnie ponieść do Bangkoku. Non stop! Świat zrobił się obrzydliwie mały. Phileasowi Foggowi ledwo starczyło osiemdziesiąt dni, aby objechać świat. Dla szybkiego odrzutowca niespełna jedenaście godzin wystarcza, aby z Europy przelecieć na Daleki Wschód.

DC-10 jest jedną z bardziej udanych konstrukcji lotniczych naszych czasów. Maszyna, zbliżona do słynnego jumbo-jeta, zabiera 266 osób (wersja SAS), z tego 20 w pierwszej klasie. Pasażerowie mogą w tym skrzydlatym statku rozlokować się wygodnie. Szerokie, luźno rozstawione fotele, po 9 w każdym rzędzie, obiecywały komfortową podróż. Wiedziałem, że zasięg maszyny wynosi 10 000 kilometrów, że zużycie paliwa około 10 000 litrów na godzinę — byłem więc spokojny, że do Bangkoku dolecę, ale też i niewiele dalej. Mój trans-orient express miał trasę zbliżającą się do maksymalnego zasięgu maszyny. Prędkość podróżna — 0,83 Macha, czyli mówiąc po ludzku 880 km/h.

Zatrzaśnięto drzwi. Piloci odprawili na pasie przepisane regulaminem „nabożeństwo" i dali pełny gaz. Maszyna stromo, po oderwaniu, pięła się w górę, tak stromo, że przez pewien czas „siedzieliśmy" raczej na plecach niż innej bardziej przystosowanej części ciała. Niemal natychmiast świat zniknął przy tym „wniebowstąpieniu". Odtąd tylko ocean przeróżnie ukształtowanych chmur pieścił oko co ciekawszych, a wyglądających przez okno pasażerów. Wkrótce rozległ się głos Pierwszego Anioła. Przywitał on swoich pasażerów ciepło, opowiedział co ich czeka, a na zakończenie zmroził wiadomością, że na zewnątrz cieplutkiej maszyny panuje 50-stopniowy mróz. Niemal natychmiast po tej informacji pomniejsze anioły zaczęły proponować konsumpcję alkoholu przed pierwszym serwowanym na pokładzie posiłkiem. Uległem. Zanim przełknąłem drugą kanapkę, maszyna była już nad Budapesztem (80 minut lotu). Przy kolacji miałem Bajkał po lewej ręce, potem, jeśli wierzyć kapitanowi, była Ałma-Ata, Tybet... W dole były podobno Himalaje, gdy wiszące mi przed nosem dzieło sztuki po odwróceniu zamieniło się w ekran filmowy. Film okazał się nędzny, ale niewątpliwie skracał podróż. Pasażerowie zresztą sami robili w tej mierze, co mogli. Jakaś młoda Dunka trwała w swoim fotelu w pozycji „kwiat lotosu". Dwoje 120-letnich (razem) Szwajcarów raczyło się ginem, a inna młodsza para Szwedów od samej Kopenhagi wymieniała pocałunki niezmordowanie, acz nieco leniwie.

Noc w DC-10 była krótka. I nic dziwnego. Można by poetycznie rzecz ująć, że lecieliśmy na spotkanie wschodzącego słońca. Gdzieś o 24 z małymi minutami — czas europejski oczywiście — z głębokiej nocy wlecieliśmy w panoramiczny świt. Wyglądało to trochę przepraszam za prozę tego porównania, jak gigantyczny sandwicz. Na samym dole ciemna gładka warstwa chmur, wyżej pomarańczowy pas — niby kawałek łososia, potem cieńszy żółty pasek przypominający listek sałaty, przykryty od góry ciemnogranatowym niebem. Kiedy eksplodowało słońce, byliśmy już na terenie Birmy. Poczęstowano nas owocami, a potem śniadaniem. Stewardesy musiały się spieszyć, aby sprzątnąć zasobniki, kapitan naglił. Sprzyjający wiatr i obecny na pokładzie komputer nawigacyjny skrócił nam przelot o pół godziny. Cały lot trwał 630 minut, a więc krócej niż bieg ekspresu ze Szczecina do Rzeszowa. Nasz „Gorm Viking" wypalił w tym czasie około 100 tysięcy litrów paliwa, a sąsiedzi ze Szwajcarii wy-

5



6

NA ZDJĘCIACH:

1. Tym samolotem typu DC-10 odbyłem podróż do Bangkoku. 2. Z Warszawy do Kopenhagi dowiózł mnie Tu-134 PLL LOT. 3. Drugi pilot załogi DC-10. 4, 5, 6, 7. A oto już Bangkok. Wita nas przepiękny wschód słońca, interesujący ludzie i wspaniała zabytkowa architektura.



7

GKOKU

pili butelkę ginu. Różnica czasu sprawiła, że zamiast o 2 w nocy, stanąłem do tajlandzkiej odprawy paszportowej o 8 rano. „Jeśli dziś wtorek, to jestem w Bangkoku" — przemknęła myśl. Bezpośrednio potem dostałem 1000 bathów! Oczywiście w kantorze wymiany, gdzie taką właśnie sumę — uwaga przyszli klienci LOT-u — można wymienić za 50 dolarów. Przy okazji też zainkasowałem pierwszej tajlandzkie uśmiechy.

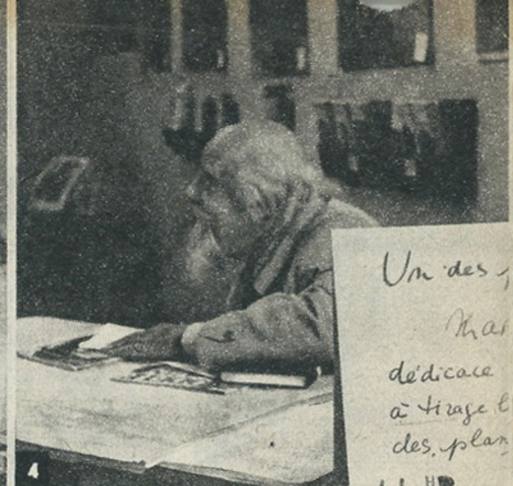
Bangkok pełni swoje stołeczne funkcje dla Tajlandii zaledwie od dwustu lat. Stolicę Sjamu bowiem Tajowie, wskutek wydarzeń wojennych, przesuwali coraz bardziej na południe. Po ustabilizowaniu się miasta wystarczyło dwa wieki, aby Bangkok stał się rodzinnym grodem dla czterech i pół miliona ludzi. Są w tym mieście nowoczesne gmachy wetknięte w drewnianą zabudowę, są „klongi", czyli kanały zastępujące tu i ówdzie ulice, są jednogarnkowe „restauracje" na trotuarze i przeszklone frontony wielkich domów handlowych. Nade wszystko zaś są w Bangkoku owe słynne świątynie, znane z filmów i TV. Dzieła te budzą natychmiastowy, bezapelacyjny zachwyt. Wszystko tu harmonijnie współistnieje — niezwykłe kształty, materiały budowlane i dekoracyjne złocenia, rzeźby, a wreszcie praca — mrówcza praca wspaniałych artystów-rzemieślników, którzy nie tylko w minionych latach utrwalili się w swoich dziełach, ale również zdołali przekazać swoje umiejętności praprawnukom. Można setki razy oglądać fotografie świątyń Bangkoku, kiedy jednak własnymi oczami popatrzy się na Szmaragdowego Buddę czy wieżę wykładaną cudownie kolorową chińską porcelaną — z szacunkiem myśli się o bezimiennych, niemal współczesnych nam, twórcach.

Ludzie zawsze, także w Bangkoku, decydują o obliczu miasta. Taką ilość uśmiechów, jaką zebrałem tutaj od obcych mi ludzi w ciągu godziny — w Polsce musiałbym kolekcjonować co najmniej rok. Identycznie na jezdniach: grzeczność, wyrozumiałość i wzajemna życzliwość na co dzień. Tutejsi kierowcy w ogóle nie używają najpopularniejszego w Warszawie pozdrowienia ludzi za kółkiem, to znaczy stukania się w czoło! A mimo to ruch jest płynny. Rzecz nie do uwierzenia! Wkrótce zresztą obserwacje te wielu rodaków będzie mogło sprawdzić osobiście, bo jak już „Skrzydlata" informowała — LOT we wrześniu stworzy im tę szansę otwierając własne połączenie z Dalekim Wschodem.

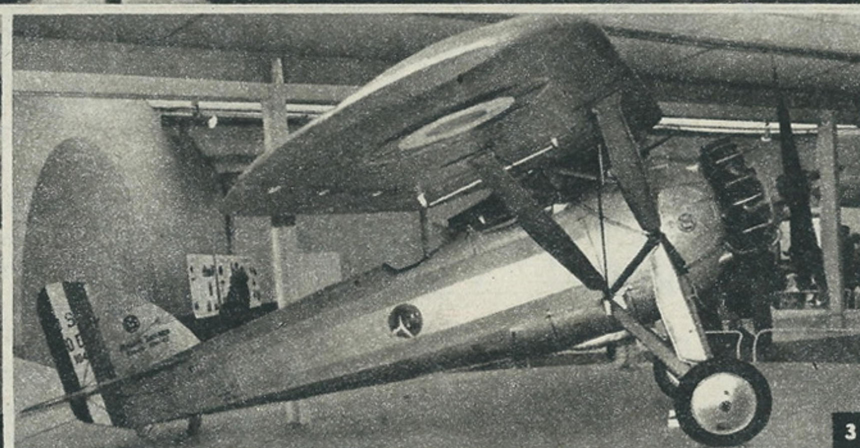
Tekst i zdjęcia:
JANUSZ WOLNIEWICZ

PARYŻ '77









OD NASZEGO SPECJALNEGO WYSŁANNIKA
Tekst i zdjęcia:
PAWEŁ ELSZTEIN

7

Nigdy, nawet w najśmielszych marzeniach, nie mogłem przypuszczać, że spotkam kiedykolwiek bohatera wielkich przelotów, znakomitego lotnika, współuczestnika rajdów ze złotego wieku lotnictwa, pana Maurice Bellonte. Przecież od czasu kiedy On dokonywał czynów, które olśniewały świat, minęło pół wieku! Costes i Bellonte. Te dwa nazwiska Francuzów nie schodziły z czołowych stronic dzienników. A miliony ludzi na świecie śledziły z niepokojem kolejne etapy wielkich wypraw.

W nowej hali Muzeum Lotnictwa ustawiono wielki samolot Breguet „Super Bidon". Cały w kolorze czerwonym ze srebrnym okapotowaniem silnika i trójkolorową szarfą francuską, owijającą kadłub. Tak, to jest „Point d'interrogation" (znak zapytania), sławny samolot na którym Dieudonne Costes i Maurice Bellonte przelecieli Atlantyk ze wschodu na zachód, pokonując trasę Paryż — Nowy Jork bez lądowania w czasie 37 godzin i 17 minut. 47 lat temu, w dniach 1—2 września powierzyli swe życie jednosilnikowemu dwupłatowcowi, wówczas jednej z najlepszych konstrukcji. „Super Bidon", czyli wielki zbiornik — to żartobliwa nazwa ze względu na duże zapasy paliwa, które unosił. Miał silnik Hispano o mocy 650 KM, a masę całkowitą 6 700 kg. Na tymże Breguet-XIX, zgodnie z oznaczeniem fabrycznym, obaj lotnicy ustanowili w roku 1930 światowy rekord odległości 7 905 km na trasie Paryż — Cyckar, utrzymując się w powietrzu bez lądowania 52 godziny.

Costes zmarł 4 lata temu. Pan Bellonte obecnie ma 81 lat. Patrzę jak siedzi skromnie pod swoim samolotem i — podpisuje książkę („Le premier Paris — New York"), w której upamiętnił historyczne wydarzenia z pionierskich przelotów, w których brał udział. Nie było chyba lepszego miejsca zarówno dla wielkiego lotnika jak i samolotu, właśnie tutaj w muzeum, właśnie na tym lotnisku, z którego przed półwieczem wyruszał na podbój Atlantyku.

Nie, niestety, nie kupiłem książki pana Bellonte. Będę starał się z nią zapoznać w Warszawie w bibliotece. Bardzo mi przykro, ale nie kupiłem również planu samolotu bombowego (kopia według oryginału) konstrukcji pioniera lotnictwa francuskiego, sędziwego, 93-letniego, pana Marcela Leyata. Plan dotyczył prototypu bombowca powstałego w roku 1918 i przeznaczonego do bombardowania Berlina. Samolot Leyata zbudowano tuż po zakończeniu działań wojennych. Była to maszyna dwusilnikowa, wyposażona w silniki Canton-Uné po 550 KM. Miała rozpiętość skrzydeł 40 m i masę startową 9 400 kg. Ładunek bomb — 500 kg. Pan Leyat podpisywał swój plan, a także książkę o samochodach, napędzanych zespołem śmigło-silnikowym, które budował w latach 1921—1927. Pan Leyat jest ostatnim z żyjących pionierów-konstruktorów lotnictwa francuskiego.

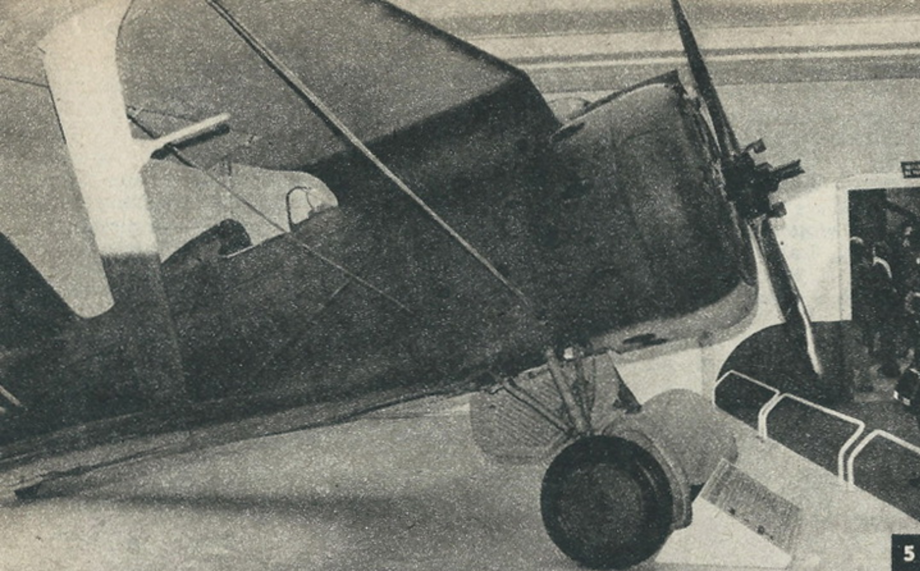
Nie kupiłem także innej interesującej pracy, a mianowicie książki „Le Parachutisme" (spadochroniarstwo), którą podpisywał autor pan Jacques Rode. Ba, nie kupiłem ponadto książki, bestsellera, którą dedykował André Turcat, pilot doświadczalny naddźwiękowego „Concorde". Tytuł pracy „Concorde — Essais et batailles", co można chyba przetłumaczyć jako — „doświadczenia i walki". Praca sławnego lotnika ma 408 stron druku i ukazała się w wydawnictwie Stock.

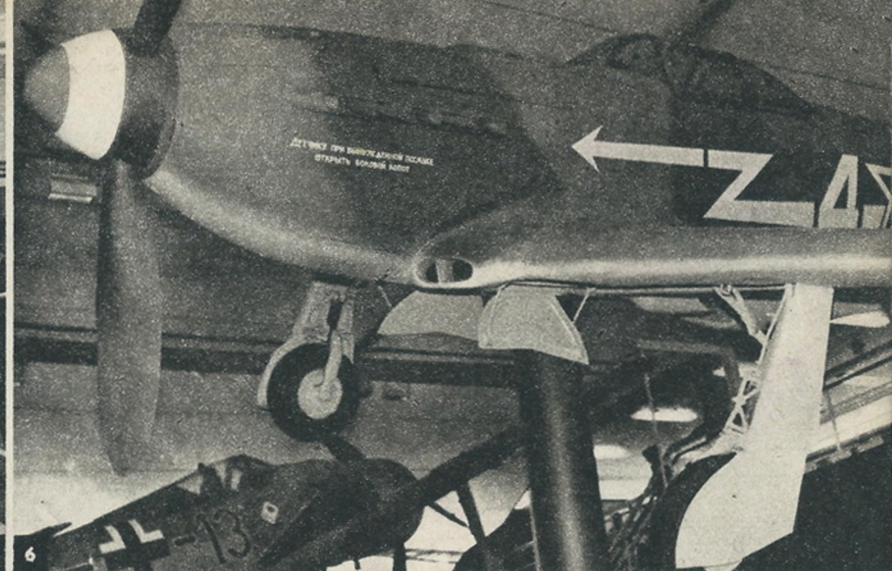
Sławni lotnicy uświetniali zatem wspaniałe eksponaty Muzeum Lotnictwa przenoszonego powoli, ale systematycznie, z odległego Chalais Meudon pod Paryżem, do pomieszczeń na Le Bourget. W tym roku oddano do użytku muzeum nową halę, a w latach następnych być może większość zbiorów tu przywędruje. Wszystkie tutaj wystawione samoloty są autentyczne a jeśli naprawiane to z wielkim pietyzmem. W roku bieżącym pokazano świetny zestaw maszyn. Wchodzisz Drogi Czytelniku do muzeum i od razu naprzeciwko wejścia wita Cię dwupłatowiec Polikarpowa I-153 „Czajka" z 1935 r., radziecki samolot, jeden z czołowych myśliwców epoki dwupłatowców. Oglądasz z zainteresowaniem ten unikalny płatowiec, podziwiasz jego przemyślnie chowane podwozie, świetne opracowanie aerodynamiczne przejść skrzydeł w kadłub i zwartość sylwetki. Zaznaczam, że jesteśmy w hali poświęconej II wojnie światowej. Tu też znajdziemy drugi samolot radziecki z nowszej epoki, pogromcę hitlerowskiej Luftwaffe, Jaka-3. Nie przypadkiem zapewne sąsiaduje on z Focke-Wulfem-190. Chodzi o to, aby każdy mógł przekonać się jakie maszyny strącali piloci radzieccy i ich towarzysze broni, lotnicy pułku „Normandie-Niemen". Są tutaj także samoloty francuskie, a wśród nich Morane Saulnier MS 406 i Dewoitine D-530. Na wysokim słupie ustawiono niezwyciężonego „Spitfire" Mk IX, a obok potężnego, pękatego P 47 D „Thunderbolta" i myśliwsko-bombowego „Mustanga" — P 51.

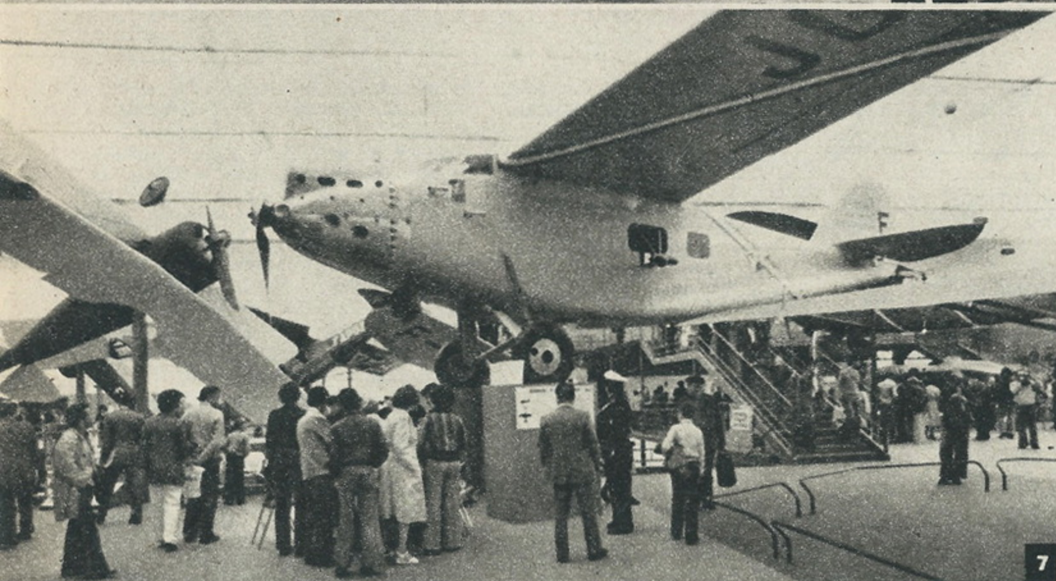
W tejże hali znalazły się także dalsze, oryginalne eksponaty, jak np. odrzutowy Heinkel He-162-A, Fieselera „Storch" i wiroszybowiec Flettnera stosowany jako „bocianie gniazdo" przez okręty podwodne. Ponadto zgrupowano tu sporo zdjęć i modeli blokowych, które wykonane w jednej podziałce bez specjalnego malowania i oznakowania ukazują sylwetkowo (i ilościowo) samoloty biorące udział w minionej wojnie. Jednak są to tylko samoloty związane z zachodnim teatrem działań bojowych. Z jednym wyjątkiem: pokazano duży model szturmowca radzieckiego Ił-2 z napisem na kadłubie „Mściciel". W końcu hali umieszczono samolot Junkers F-13 z pionierskich lat transportu powietrznego. Użytkowany on był zresztą i w Polsce przed wielu, wielu laty.

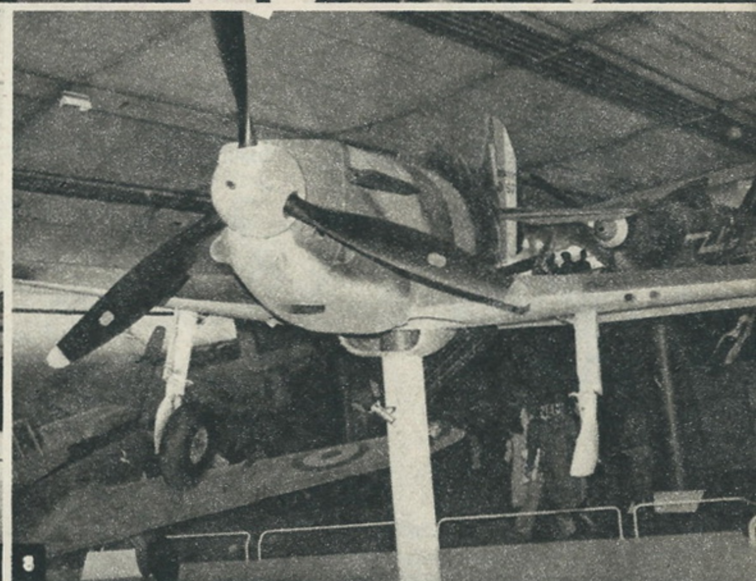
A tuż obok, nowa hala otwarta uroczyście w maju roku bieżącego. W jej wnętrzu same wspaniałości przemysłu francuskiego. Oto Bernard-191, żółty, jednosilnikowy samolot transportowy dla 8 pasażerów, „L'oiseau canari" (kanarek) specjalnie przystosowany do lotów atlantyckich. Na maszynie tej załoga: Assolant, Levevre i Lotti pokonała Atlantyk północny z zachodu na wschód (13—14 czerwca 1929 r.). Silnik Hispano 600 KM, a masa startowa samolotu 5 170 kg. Dalej Breguet XIX z roku 1926, noszący miano wielkich lotników „Nungesser i Coli". Na tej maszynie piloci Costes i Le Brix w dniu 14 października tegoż roku pokonali Atlantyk południowy bez lądowania. Następnie wsławili się wielkimi rajdami na trasie Tokio — Paryż w ciągu 106 godzin i Paryż — Omsk w 27 godzin oraz Paryż — Diack w 32 godziny. Silnik samolotu Hispano o mocy 600 KM, masa startowa 4 268 kg.

Ten natomiast, zawieszony niby w powietrzu, mały samolocik to Gourdou-Leseurre B-7 przeznaczony do akrobacji. W roku 1937 „as des as" Fernand Malinvaud popisywał się na tym samolocie wyższym pilotażem, uwidocznianym na tle nieba specjalnym smugaczem (o masie









prawie 45 kg). Silnik Lorraine o mocy 300 KM. Masa startowa 1 073 kg. A kto ze starych lotników nie pamięta nazwiska Marcela Doreta i jego samolotu z lat 30-tych, Dewoitine D-27 i myśliwca D-272, powstałego w roku 1937? Doret aż do ostatnich dni swego życia (zmarł w 1955 r.) był uosobieniem sportowca, zwycięzcą licznych meetingów — spotkań lotniczych, krajowych i międzynarodowych. D-27 miał silnik Hispano 500 KM i masę startową 1 398 kg.

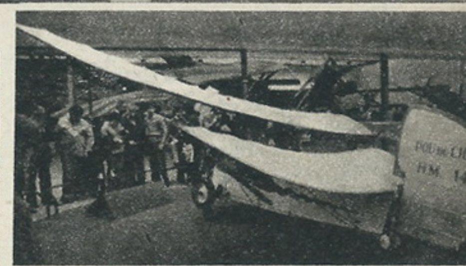
Nie chciałbym jednak wymieniać wszystkich samolotów i podawać szczegółowych opisów, bo nie zdołałbym tego uczynić w najobszerniejszej nawet relacji. Historia lotnictwa jest przebogata. Podam zatem nazwy, uzupełniając informację zdjęciami. A zatem oprócz wymienionych już maszyn, w nowej hali znajdowały się: Caudron C-109, Caudron „Simoun", Caudron „Regnier" (to maszyny wyścigowe), Dewoitine D-530, Farman „Goliath" (tylko kadłub), Farman-192, Migneta „Pou du ciel", Morane Saulnier-A1 Fronvala, Potez-36, Potez-53, SPAD Casale-a i wodnosamolot FBA Schreck-17. Ponadto na otwartej przestrzeni, tuż przy halach muzealnych, ustawiono „Concorde-001", transportowego, wojskowego Bregueta-941 i Lockheeda „Constelation" z zabudowanym silnikiem nad kadłubem — niegdyś francuskie laboratorium do pomiarów w locie. Silnikiem doświadczalnym był turbośmigłowy „Bastan-VI" przeznaczony do samolotu Nord-262.

Uzupełnieniem przeglądu maszyn historycznych były demonstrowane w locie, między innymi Ryan (jednak nie oryginał, a wierna kopia) Lindbergha i oryginalne „Spitfire" PR XIX (wersja rozpoznania fotograficznego) i Hawker „Hurricane". Pierwszą maszynę pilotował Group Captain Bryant, a drugą Flight Lieutenant Thorne. Po świetnym dla starych i młodych pokazie, biuletyn francuski Salonu tak go skomentował: „Nie wiadomo czy obaj lotnicy wiedzieli, iż w kącie lotniska wśród różnych maszyn znajdowały się wraki bombowca Heinkla i transportowego Ju-52. Pomyślcie, co by to było, gdyby ich tak razem wypuścić!".

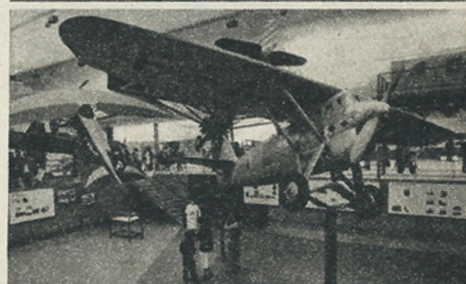
Opuszczając Muzeum Lotnictwa, obejrzałem jeszcze wystawę poświęconą zdobyciu Atlantyku. Artyści w różny sposób starali się przedstawić własną wizję przelotów atlantyckich. Prace swe umieściło tu dziesięciu plastyków francuskich. Niektóre obrazy i rzeźby można było nabyć. I tutaj nie byłem jednak klientem, gdyż musiałem uwzględniać dwie sprawy: ceny zakończone licznymi zerami i duże wymiary dzieł sztuki.

Proszę jednak nie przypuszczać, że pominąłem muzeum towarzystwa Air France. Co prawda, pokazano tylko mały wycinek zbiorów, ale sam pomysł jest wspaniały. W roku 1972 Koło Przyjaciół Air France, tak można nazwać zespół byłych pracowników i chyba także pasażerów zasłużonego towarzystwa, postanowiło ratować dla historii co się tylko da. A ile może sprawić inicjatywa entuzjastów i społeczników, świadczy liczba zgromadzonych 14 tysięcy eksponatów, w większości zdjęć, plakatów, modeli, dokumentów i innych drobiazgów, które w całości są niepowtarzalnym dokumentem historii transportu powietrznego Francji i historią Air France. Zbiory częściowo znajdują się w Muzeum Lotnictwa i tam właśnie oglądałem wspaniałe plakaty — dzieła sztuki, które częściowo wędrują po kraju i są eksponowane na stałych i doraźnych wystawach. Na przykład w Muzeum Poczty w Paryżu istnieje osobna sala poświęcona Air France, to samo w Toussus-le-Noble, w Vilgénis, Amboise i Marignane. W Muzeum Lotnictwa znajduje się ponad 300 plakatów od 1919 r. począwszy.

Zazdroszczę takich zbiorów, bo nie wiem czy ktoś stara się przechować nasze piękne plakaty Janusza Grabiańskiego z minionych lat, czy uda się odtworzyć historię LOTU w jakiejś jednej, wielkiej ekspozycji. Może się mylę, może nasze Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie, gdy tylko zdobędzie odpowiednie pomieszczenie, też zachwyci swymi zbiorami z historii polskiego transportu powietrznego.







NA ZDJĘCIACH:

1. Breguet XIX „znak zapytania", lotników Costesa i Bellonte. Na kadłubie odnotowano wszystkie wielkie rajdy wykonane na tym samolocie. U dołu na pierwszym planie fragment kadłuba pasażerskiego samolotu Farman — „Goliath", z lewej widoczny Junkers F-13.

2. Maurice Bellonte (pierwszy z lewej) podpisuje swą książkę o przelocie Atlantyku przed 47 laty. Za książkę tę otrzymał od aeroklubu Francji nagrodę literacką w roku bieżącym.

3. Morane-Saulnier A1 sławnego lotnika francuskiego Fronvala.

4. Nestor konstruktorów francuskich Marcel Leyat.

5. Tuż przy wejściu do hali poświęconej samolotom II wojny światowej — radziecki myśliwiec I-153 „Czajka".

6. Radziecki samolot myśliwski Jak-3 ponad hitlerowskim FW-190.

7. Samolot pasażerski Bernard-191, sławny z przelotu Atlantyku w 1929 roku.

8. Francuski myśliwiec Dewoitine D-520.

9. Samolocik amatorski Henri Migneta „Pou du ciel" („Pchła nieba") z lat 30-tych również znalazł poczesne miejsce w Muzeum Lotnictwa. Początkowo uznany za najbezpieczniejszy aparat latający na świecie, po pewnym okresie czasu, gdy do prób wzięli się specjaliści (w tym Polacy w Instytucie Techniki Szybownictwa) okazało się, że z tym bezpieczeństwem nie zawsze było najlepiej.

10. Latające laboratorium Lockheed „Constellation" z ustawionym na kadłubie stanowiskiem do prób silników turbośmigłowych.

11. Akrobacyjny samolot Marcela Doreta, Dewoitine D-27.

DZIEJE ESKADR

Rodowód 31 eskadry sięga pierwszych dni powstania Polski niepodległej, kiedy to 7 listopada 1918 r. formowała się na lotnisku Rakowice k. Krakowa I Eskadra Bojowa. Jej organizatorem i pierwszym dowódcą był por. pil. Stanisław Jasiński. Personel powstającej jednostki, która w grudniu otrzymała nazwę 5 Eskadra Wywiadowcza, rekrutował się z b. armii austriackiej. Podobnie nieliczne samoloty (4 sztuki) oraz pomocniczy sprzęt lotniczy pochodził z magazynów i zasobów austriackiego zaborcy. Organizacja

JERZY PAWLAK

31 eskadra rozpoznawcza



Dowódca 31 eskadry rozpoznawczej 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu kpt. pil. Witalis Nikonow.

Rozpoczynamy obecnie publikację historii piątej już z kolei eskadry. Tych wszystkich Czytelników, którzy piszą do nas listy, informujemy, iż do tej pory zamieściliśmy opis dziejów następujących eskadr (podajemy w kolejności ich publikowania): 30 maja 1976 r. rozpoczęliśmy druk dziejów 56 eskadry obserwacyjnej 5 Pułku Lotniczego w Lidzie, 26 września 1976 r. — 41 eskadry rozpoznawczej 4 Pułku Lotniczego w Toruniu, 9 stycznia 1977 r. — 211 eskadry bombowej 1 Pułku Lotniczego w Warszawie, 8 maja 1977 r. — 26 eskadry obserwacyjnej 2 Pułku Lotniczego w Krakowie. Obecnie rozpoczynamy publikowanie historii 31 eskadry rozpoznawczej 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu. Jednocześnie zaznaczamy, iż drukowane przez nas dzieje eskadr dotyczą głównie działań bojowych w Wojnie Obronnej Polski w 1939 r. Będziemy wdzięczni wszystkim tym, którzy nadeślą swoje uwagi, uzupełnienia i dodatkowe relacje do naszego cyklu DZIEJE ESKADR.

Godło 31 eskadry: lis siedzący i trzymający bombę lotniczą w przednich łapach na tle białego rombu.



i szkolenie personelu latającego postępowały bardzo sprawnie (dzięki niezmordowanej energii i pracowitości por. pil. Jasińskiego) tak, że już w grudniu 1918 r. niektóre załogi 5 eskadry rozpoczęły działalność bojową w rejonie Śląska Cieszyńskiego, współpracując z grupą gen. Latinika.

W maju 1921 r. 5 eskadra w składzie VII Dyonu Wywiadowczego, którym dowodził kpt. pil. Franciszek Wieden weszła do organizowanego przez ppłk. pil. Aleksandra Serednickiego 3 Pułku Lotniczego na lotnisku Ławica k. Poznania. Eskadrą dowodził por. pil. Józef Wojciechowski.

Początkowy okres działalności pokojowej 5 eskadry w składzie 3 Pułku Lotniczego był bardzo trudny dla personelu pułku. Mimo że sprawna akcja powstańców wielkopolskich udaremniła Niemcom dewastację lotniska Ławica — niemniej jednak prowizoryczne warunki bytowe, a przede wszystkim brak sprawnych samolotów uniemożliwiały w praktyce szkolenie lotnicze załóg. Nielicznymi — jako tako sprawnymi — były samoloty Bristol, będące na wyposażeniu eskadry wywiadowczych. Ponadto szczupłe fundusze nie pozwalały na realizację podstawowych inwestycji lotniskowych.

Z czasem, dzięki energii, pracowitości i zaradności dowództwa 3 pułku, przy olbrzymim zapale i entuzjazmie personelu wszystkie trudności zostały pokonane, poprawiły się warunki bytowe, przybyło nowych budynków koszarowych i specjalistycznych. Zwiększył się także przypływ nowych samolotów, przeważnie produkcji francuskiej, dla poszczególnych jednostek lotniczych. W tym czasie eskadry wywiadowcze miały 6 samolotów. Latem 1924 r. załogi 5 eskadry brały udział w szkoleniu artylerii na poligonie w Biedrusku.

W maju 1925 r. reorganizacja polskiego lotnictwa wojskowego zmieniła dotychczasową nazwę 5 Eskadry Wywiadowczej na 31 Eskadrę Liniową, której dowódcą został kpt. obs. Marian Stachurski. Jednocześnie zwiększono etat samolotów w eskadrze do 10. W tym czasie obserwuje się duży napływ pilotów i obserwatorów oraz francuskich samolotów typu Potez XV.

Od tego czasu następował stały wzrost poziomu szkolenia personelu latającego, zgodnie z przygotowanym programem. Załogi eskadry uczestniczyły rokrocznie w szkoleniu zimowym, obejmującym współpracę z jednostkami lądowymi. Brały także udział w letnich ćwiczeniach, wspólnie z wielkopolskimi dywizjami piechoty, brygadą kawalerii i grupami pancerno-motorowymi, m. in. w 1926 r. w rejonie Leśnej. Ponadto załogi szkoliły się na poligonie lotniczym Toruń-Podgórz, przechodząc tzw. szkołę ognia.

W 1927 r. eskadra otrzymała nowe samoloty typu Potez XXVII, które użytkowano do 1929 r. Na przełomie 1929—1930 r. eskadra przezbroiła się w samoloty Potez XXV. Latano na nich do jesieni 1936 r., kiedy to do eskadry skierowano pierwsze samoloty produkcji polskiej P-23A „Karaś", a następnie P-23B „Karaś". Sprzęt ten był wyposażeniem eskadry w wojnie 1939 r.

W lecie 1937 r. załogi eskadry brały udział w wielkich ćwiczeniach letnich (sierpień-wrzesień), zorganizowanych na terenie Wielkopolski i Pomorza, latając już na P-23B „Karaś".

W latach 1938—39, poza uczestnictwem w ćwiczeniach z wojskami lądowymi, załogi szkoliły się intensywnie w bombardowaniu ćwiczebnymi bombami cementowymi, strzelaniu do rękawa oraz w obronie przed atakami myśliwców.

W sierpniu 1939 r. — już w okresie mobilizacji — eskadrę przemianowano na 31 Eskadrę Rozpoznawczą.

W okresie pokojowym, od maja 1921 r. do 31 sierpnia 1939 r. zginęli śmiercią lotnika podczas pełnienia obowiązków służbowych: 1. por. pil. Stanisław Korab-Kowalski i szer. mech. Antoni Wołoczko (na samolocie Bristol, 10 sierpnia 1923 r. w rej. Ławicy, na skutek uszkodzenia silnika); 2. ppor. obs. Walenty Marchlewski (23 marca 1925 r. uderzony w głowę skrzydłem lądującego samolotu na lotnisku Ławica); 3. plut. pil. Stanisław Przybylski i mł. m. wojsk. Józef Wojciechowski (na samolocie Potez XV, 23 czerwca 1928 r., na skutek uszkodzenia silnika); 4. ppor. obs. pil. Adam Jędrzejewski, sierż. pil. Kazimierz Wojczak i st. sierż. strz. sam. Ignacy Polus, 5. ppor. obs. pil. Andrzej Poraj-Kodrebski, kpr. pil. Leon Michalski i st. szer. strz. sam. Wacław Maślanka (zderzenie w powietrzu 2 samolotów „Karaś", 17 sierpnia 1938 r., nad polami maj. Strzeszyn k. Poznania, przy podchodzeniu do lądowania w locie nocnym).

Organizatorem i pierwszym dowódcą eskadry był por. pil. Stanisław Jasiński, w czasie XI.1918—I.1920. Kolejnymi dowódcami byli: por. pil. Julian Gilewicz, I.1920—V.1921; por. pil. Józef Wojciechowski, VI.1921—IV.1923; kpt. obs. Marian Stachurski, V.1923—XII.1924; kpt. obs. Julian Skrzat, I.1925—VI.1926; kpt. pil. Alfons Szemyślik, VII.1926—III.1928; kpt. pil. Bernard Adamecki, IV.1928—XII.1929; por. pil. Stanisław Cwynar, I.1930—II.1931; kpt. pil. Maciej Iżycki, III.1931—XI.1933; kpt. obs. Władysław Żaczkiewicz, XII.1933—IX.1935; kpt. obs. Alfred Peszke, X.1935—VIII.1937; kpt. obs. Mieczysław Ryszkiewicz, IX.1937—III.1938; kpt. pil. Witalis Nikonow, IV.1938 — do rozwiązania 31 eskadry.

★

Po przeprowadzeniu w dniach 24—26 sierpnia 1939 r. czynności mobilizacyjnych, dowódca eskadry oczekiwał wraz z jednostką na lotnisku Ławica na dalsze rozkazy. W dniu 27 sierpnia 1939 r. o 1.00 odjechał z lotniska rzut kołowy eskadry pod dowództwem ppor. rez. obs. Pstrokońskiego transportem kolejowym z tym, że stacja docelowa miała być podana dopiero podczas podróży.

Według pierwotnego planu użycia lotnictwa w czasie wojny, 31 eskadra miała działać wspólnie z 32 eskadrą w ramach lotnictwa Armii ŁÓDŹ. Zajęcie Słowacji w czerwcu 1939 r. przez wojska hitlerowskie zmusiło Naczelne Dowództwo Lotnictwa do zmiany ustalonego uprzednio planu użycia jednostek lotnictwa bojowego.

Tego samego dnia, w którym odjechał rzut kołowy, dowódca 31 eskadry — kpt. pil. Witalis Nikonow został wezwany na godzinę 14.00 do dowódcy 3 Pułku Lotniczego — ppłk. pil. Tadeusza Jariny, gdzie otrzymał rozkaz natychmiastowego przerzutu eskadry do Lwowa.

Po ściągnięciu „Karasi" z punktów rozproszenia i po odprawie z personelem latającym, o 15.50 wystartował pierwszy samolot 31 eskadry. Odlot pozostałych samolotów, za wyjątkiem „4" ppor. obs. Olgierda Łuczkowskiego, która z powodu uszkodzenia pozostała na lotnisku, nastąpił o 16.05. Po godzinnym wysiłku obsługi odleciała także i załoga ppor. Łuczkowskiego. Jednak pech prześladujący przy starcie trwał nadal: lecąc samotnie za eskadrą napotkał w rej. Zamościa szeroki front burzowy. W strumieniach ulewy i ustawicznym błysku piorunów pilot zmuszony był do przygodnego lądowania (w kartoflisku). „Karaś" złamał goleń podwozia i uszkodził końcówkę skrzydła. Załoga wyszła bez szwanku, ale samolot nie nadawał się do dalszej eksploatacji bez dokonania naprawy fabrycznej. Lotnicy dalszą podróż do Lwowa odbyli koleją.

Pozostałe samoloty eskadry lądowały o zmroku na lotnisku w Skniłowie. Nazajutrz kpt. Nikonow zameldował się u dowódcy lotnictwa świeżo utworzonej Armii KARPATY — ppłk. pil. Olgierda Tuśkiewicza, który oznajmił mu, że jego eskadrę przydzielono do lotnictwa armijnego i od tej pory podlegać będzie bezpośrednio rozkazom dowódcy 1 sztabu lotniczego Armii KARPATY. Po szczegółowym omówieniu spraw organizacyjnych, łączności i administracyjno-zaopatrzeniowych, kpt. Nikonow otrzymał rozkaz przerzutu eskadry na lotnisko polowe Werynia k.Kolbuszowej.

Po odprawie kpt. Nikonow poleciał RWD-8 na rozpoznanie przydzielonego lotniska. Po lądowaniu okazało się, że dla użytkowania przez samoloty typu „Karaś" należy wykonać przedtem szereg robót ziemnych i niwelacyjnych oraz zasypać przebiegające przez pole wzlotów rowy melioracyjne. Personel miał być zakwaterowany w pobliskim majątku hr. Tyszkiewicza.

Po przybyciu do Lwowa kpt. Nikonow zameldował o wyniku rozpoznania ppłk. Tuśkiewiczowi. W odpowiedzi otrzymał lakoniczne polecenie: „wykonać przygotowanie lotniska własnymi środkami"... Wkrótce też kpt. Nikonow otrzymał wiadomość, że rzut kołowy eskadry na skutek mylnej informacji ze sztabu lotnictwa Armii KARPATY wyładował się w odległości ok. 14 km od właściwego lotniska. Po przybyciu na miejsce i skierowaniu rzutu kołowego do Weryni, dowódca eskadry porozumiał się z władzami powiatowymi w Kolbuszowej w sprawie wykonania niezbędnych robót

terenowych na lotnisku. Przy wydatnej pomocy miejscowych władz i ludności cywilnej, pod nadzorem por. obs. Możdżenia wyrównano i zniwelowano pole wzlotów wraz z drogami dojazdowymi do lotniska.

W dniu 30 sierpnia 1939 r. o godzinie 6.00 przyleciało z lotniska Skniłów k. Lwowa 9 „Karasi" i 1 RWD-8, które po lądowaniu obsługa wciągnęła na linię maskowania wśród drzew bujnego parku przylegającego do lotniska.

Personel latający zakwaterowano w pałacu, gdzie także mieściło się dowództwo 31 Eskadry Rozpoznawczej.

Zgodnie z pkt. 3 „Ogólnych wytycznych użycia lotnictwa" zakres zadań wojennych 31 eskadry, opracowany przez sztab lotnictwa Armii KARPATY przedstawiał się następująco:

- **rozpoznanie rejonów granicznych ze Słowacją, łącznie z najbliższymi stacjami kolejowymi rozładowczymi na terenie Słowacji;**
- **rozpoznanie kierunków marszu i sił jednostek pancernych wroga, lecz nie dalej jak na odległość praktycznego przemarszu dziennego tego typu zgrupowań nieprzyjacielskich;**
- **wykorzystanie eskadry jako lotniczej jednostki bombowej przeciwko żywym siłom npla.**

★

Armia KARPATY utworzona w lecie 1939 r. dla osłony przed natarciem wroga z terenu Słowacji, z dniem 1 września 1939 r. dysponowała siłami lądowymi w składzie:

- **2 Brygada Górska „Nowy Sącz" pod dowództwem płk. Stawiarza, składająca się z 1 Pułku Strzelców Podhalańskich oraz kilku baonów Korpusu Ochrony Pogranicza i batalionów Obrony Narodowej, broniąc odcinka granicznego ze Słowacją, od Czorsztyna po Gorlice;**
- **3 Brygada Górska „Sanok" pod dowództwem płk. Kotowicza, składająca się z baonów Korpusu Ochrony Pogranicza i Obrony Narodowej i broniąca rejonu Karpat od Jasła w kierunku wschodnim.**

W skład lotnictwa armijnego, poza 31 eskadrą, weszły:

- **56 Eskadra Obserwacyjna w składzie 7 samolotów R-XIII;**
- **5 Pluton Łącznikowy w składzie 3 RWD-8.**

Przy założeniu, że nieprzyjaciel będzie działał zaczepnie dopiero w drugiej fazie wojny obronnej na odcinku Armii KARPATY, zadaniem jej było:

- **osłonić Centralny Okręg Przemysłowy (COP) oraz skrzydło i tyły Armii KRAKÓW;**
- **dozorować kierunki wyprowadzające z Węgier na Małopolskę Wschodnią, a w szczególności na zagłębie naftowe Borysław;**
- **wprowadzić ścisłą kontrolę granicy ze Słowacją.**

W dalszej fazie wojny w skład sił lądowych Armii KARPATY weszły: 11 DP, 24 DP i 38 DP rez. (DP — Dywizja Piechoty).

★

1 WRZEŚNIA 1939 r. dowódca 31 Eskadry Rozpoznawczej będąc w sztabie lotniczym armii dowiedział się o wybuchu wojny i bombardowaniu przez niemieckie lotnictwo polskich lotnisk, stacji kolejowych i innych obiektów przemysłowych. Dla eskadry otrzymał dwa zadania, dotyczące rozpoznania terenu Słowacji.

Po przybyciu na lotnisko i powiadomieniu personelu eskadry o stanie wojny z Niemcami hitlerowskimi, kpt. Nikonow wyznaczył załogi do wykonania otrzymanych w sztabie zadań. Załoga w składzie por. obs. Tadeusz Kołodziejski, ppor. pil. Jan Orzechowski i strz. samol. kpr. Stanisław Lis poleciała w rejon Bardejov, według trasy uzyskanej ze sztabu lotnictwa armijnego; druga załoga: ppor. obs. Marian Wójtowicz, kpr. pil. Jan Daczka i strz. samol. st. szer. Czesław Pelik, na rozpoznanie rejonu Orlov-Lubowna. Po przeszło 2,5 godzinach powróciły obie załogi, witane niezwykle serdecznie przez pozostały na lotnisku personel. Z rozpoznania por. Kołodziejski przywiózł fotografię wykrytego lotniska w rejonie Igloo oraz rozpoznanie osi marszu piechoty górskiej wroga, posuwającej się w kierunku granicy polskiej; ppor. Wójtowicz natomiast ustalił kierunek marszu wielkiej kolumny pancernej nieprzyjaciela długości ok. 40 km, posuwającej się na drodze prowadzącej przez wąwozy i doliny górskie; przedstawiała ona bardzo dogodny cel do bombardowania.

Oba meldunki z rozpoznania wraz z fotografiami i szkicami kpt. Nikonow przekazał do sztabu armii, zarządzając jednocześnie przygotowanie wszystkich samolotów i załóg do lotu na bombardowanie. Powiadomił o tym ppłk. Tuśkiewicza, który wyraził zgodę na wykonanie wyprawy bombowej. Po pół godzinie dowódca 31 eskadry otrzymał (na podstawie rozkazu ze Sztabu Głównego) zakaz startu. Wyprawę odwołano. Ten fakt wzbudził duże poruszenie wśród personelu. Młodzi ludzie nie mogli zrozumieć dlaczego zabroniło się im odwetu na wrogu, który bezlitośnie obrzucał bombami miasta, osady, a nawet wsie polskie! (Wytyczne dotyczące bombardowania lotniczego opracowane przez Sztab Główny i uzgodnione z rządami angielskim i francuskim zabraniały m. in. bombardowania celów żywych na obszarze państwowym npla.).

2 WRZEŚNIA 1939 r. dowódca eskadry otrzymał 3 zadania: dwa z nich dotyczyły rozpoznania ruchu na kolejach i drogach Słowacji, a trzecie — śledzenie wykrytej 1 września niemieckiej kolumny pancernej. Na rozpoznanie ruchu na kolejach i drogach prowadzących ze Słowacji do Polski miały polecieć załogi: por. obs. Kazimierz Joszt, kpt. pil. Witalis Nikonow i kpr. strz. samol. Feliks Zemler; por. obs. Jerzy Sukiennik, kpr. pil. Andrzej Kuźniacki, kpr. strz. samol. Stanisław Jarzembowski. Obie te załogi miały wykonać rozpoznanie lotem koszącym. Trzecia załoga w składzie: por. obs. Henryk Możdżeń, kpr. pil. Jan Więsko i kpr. strz. samol. Józef Rek miała lecieć na wysokości ok. 1 500 m.

Ze względu na niepomyślne warunki atmosferyczne (gęste przyziemne mgły), załogi oczekujące na start i reszta personelu skracała czas komentowaniem porannego komunikatu radiowego. Nastrój wśród lotników był bardzo bojowy i optymistyczny. Dowódca eskadry miał duże kłopoty ze skompletowaniem załóg, gdyż każdy chciał lecieć, a pominięty zgłaszał żal i pretensje. Wszyscy pragnęli zaliczyć przynajmniej jeden lot bojowy jakby obawiając się, że wojna może się wkrótce skończyć. Wreszcie około południa ukazało się słońce. Mgły ustąpiły miejscami tak, że gdzieniegdzie widać było skrawki czystego błękitu nieba. Kpt. Nikonow rozkazał startować załodze por. obs. Sukiennika i zaraz też jego „1" pokołowała na start wykonawczy. Załoga por. obs. Możdżenia miała polecieć po południu.



Rys. Grzegorz Niewczas (2)

Po upływie 2 godzin powróciły — w odstępach kilkunastu minut — obie załogi. Ich meldunki były negatywne: nie stwierdzono większego ruchu na szosach i kolejach słowackich. Jedynie w pobliżu granicy polskiej zauważono małe oddziały piechoty wroga i nieliczne drobne kolumny pancerne. Ponadto załoga por. Joszta potwierdziła zajęcie lotniska w Igloo przez samoloty Luftwaffe oraz wykryła duże zgrupowanie piechoty i taborów w m. Bela Spiska.

O godzinie 16.30 poleciała załoga por. Możdżenia. Po niecałej godzinie wróciła jednak nic nie stwierdziwszy ze względu na mgłę, która pokryła wszystkie doliny górskie tak bardzo, że dalsze poszukiwanie kolumny pancernej wroga było daremną stratą czasu i paliwa. W meldunku z lotu por. Możdżeń m. in. stwierdził, że ich „Karaś" został ostrzelany przez własną opl w rej. Mościc.

Dowódca 31 eskadry, meldując dowódcy armijnego lotnictwa o wynikach lotów rozpoznawczych, nadmienił o ostrzeliwaniu samolotów przez własne oddziały obrony przeciwlotniczej. Ppłk Tuśkiewicz zalecił, aby „załogi nie latały wysoko, bo artylerzyści nie widzą znaków... i strzelają...".

3 WRZEŚNIA 1939 r. Uwzględniając wspomniane zalecenie załoga por. Możdżenia, startująca jako pierwsza na rozpoznanie terenu Słowacji, postanowiła lecieć nad polskimi terenami lotem niskim. Start nastąpił o godzinie 5.30. W składzie załogi nastąpiła zmiana: obok por. Możdżenia i kpr. pil. Wiensko, zamiast strzelca samolotowego Reka, poleciał ppor. rez. obs. Spytek Pstrokoński. Załoga, lecąc nisko wzdłuż toru kolejowego Tarnów — Mościce, została... ostrzelana ogniem kaemów przeciwlotniczych przez obronę przeciwlotniczą Zakładów Azotowych w Mościcach. Trafiony celnymi seriami „Karaś" zapalił się i spadł na teren fabryczny, grzebiąc pod gruzami samolotu całą załogę.

Była to pierwsza strata w personelu 31 eskadry, podczas II wojny światowej, tym bardziej bolesna, że lotnicy zginęli od bratnich pocisków. Wkrótce też telefon ze sztabu lotnictwa armijnego oznajmił kpt. Nikonowowi tragiczną wiadomość. Jakiś sztabowiec domagał się ponadto, aby dowódca eskadry wysłał oficera do Mościc w celu zidentyfikowania załogi. Wieść o tym tragicznym wydarzeniu rozeszła się lotem błyskawicy wśród personelu. Wywołało to wielkie wzburzenie i poruszenie szczególnie między załogami, które otrzymały nowe zalecenie czy rozkaz z dowództwa lotnictwa „wykonywania lotów nad własnym terenem na dużej wysokości z omijaniem dużych ośrodków...".

Druga załoga, lecąca na rozpoznanie rejonu granicznego ze Słowacją, w składzie: ppor. obs. Leon Nowicki, kpr. pil. Edmund Rozmiarek i strz. samol. kpr. Stanisław Jarzembowski, przelatując nad Tarnowem była również ostrzelana przez własną artylerię. Natomiast rozpoznając nad Słowacją, Polacy dostali się w silny ogień artylerii przeciwlotniczej wroga, ale szczęśliwie zdążyli uciec w chmury i powrócić bez uszkodzeń do Weryni.

Na odszukanie wielkiej niemieckiej kolumny pancernej dowódca eskadry wysłał załogę w składzie: ppor. obs. Wacław Białkiewicz, kpr. pil. Franciszek Sobkowiak i strz. samol. kpr. Józef Starosta. Samolot rozpoznający kolumnę pancerną utrzymywał łączność z lotniskiem i około godziny 10.00 powiadomił dowódcę eskadry o wykryciu wroga. Drogą radiową ustalono również miejsce spotkania. Hitlerowska kolumna pancerna została umiejscowiona na szosie Nowy Targ — Chabówka.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

ŚMIGŁOWIEC BELL YAH-63

W 1972 r. rozpisano w USA konkurs na nowoczesny śmigłowiec szturmowy (AAH), do którego przystąpiły wszystkie ważniejsze amerykańskie wytwórnie śmigłowcowe. Po wstępnych eliminacjach, do drugiego etapu konkursu dopuszczone zostały tylko dwie wytwórnie: Bell Helicopter i Hughes, które otrzymały zamówienie na wykonanie projektów konstrukcyjnych i prototypów śmigłowców oznaczonych opowiednio YAH-63 i YAH-64. Prototyp śmigłowca Bell YAH-63 (oznaczenie fabryczne Model 409) został oblatany 1.X.1975 r. W niecałe trzy miesiące później oblatano również drugi prototyp. Po odbyciu prób porównawczych jeden z dwóch konkurujących śmigłowców, AH-63 lub AH-64, zostanie skierowany do produkcji seryjnej. Śmigłowce będą wyposażone w bardzo nowoczesne uzbrojenie, urządzenia celownicze i pomoce radionawigacyjne.

Bell YAH-63 jest dwumiejscowym, jednowirnikowym śmigłowcem o układzie klasycznym, konstrukcji metalowej. Projekt konstrukcyjny przewiduje dużą żywotność pracujących części i niewrażliwość na przestrzelenie. Łopaty wirnika nośnego i struktura kadłuba wytrzymują przestrzelenie pociskiem kalibru 23 mm, a mechanizmy napędu i sterowania obu wirników mogą działać po przestrzeleniu pociskiem kalibru 12,7 mm.

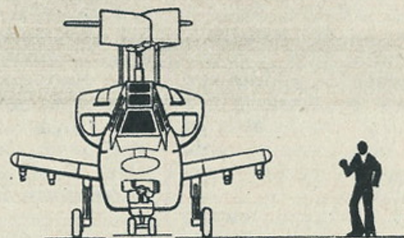
Wirnik nośny jest dwułopatowy, półsztywny, ze sprężystym zawieszeniem obu łopat względem wału. Piasta wyposażona jest w łożyska elastomerowe (bez części ruchomych). Łopaty mają obrys prostokątny o dużej cięciwie (1,1 m) i stałym profilu Wortmann FX-69-H-083. Konstrukcja dwudźwigarowa z dwuobwodowym kesonem. Zarówno dźwigary jak i skorupa pokrycia wykonane są ze stali, a wnętrze wypełnione ulownicą metalową. Niestrukturalna część spływowa wykonana została z laminatów z ulowym wypełniaczem z Nomexu. Wał wirnika może być wciągnięty (skrócony) do transportu. Napęd wirnika od silników przez bardzo prostą przekładnię, złożoną z kół zębatych stożkowych o zazębieniu spiralnym. Wirnik tylny napędzany jest wieloprzegubowym wałem leżącym na zewnątrz struktury kadłuba i pojedynczą przekładnią końcową. Tylny wirnik dwułopatowy o łopatach ze stali nierdzewnej, z elastycznym zawieszeniem, zamocowany jest z lewej strony wysięgnika.

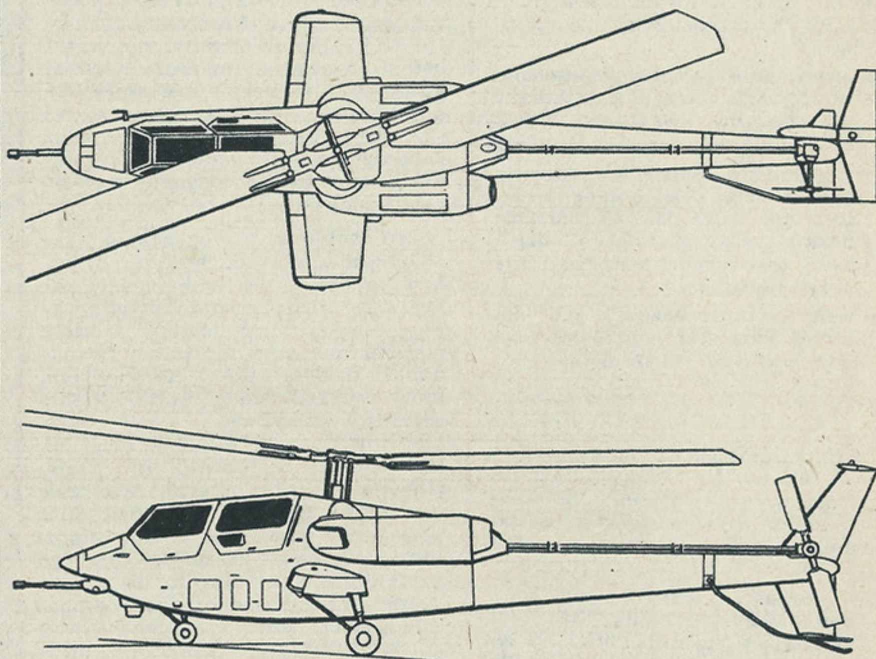
Kadłub w przedniej części ma konstrukcję półskorupową o bardzo prostych kształtach. Wszystkie płyty oszklenia kabiny są płaskie. Załoga zajmuje miejsca jedno za drugim (pilot — z przodu) drugi pilot — operator broni z tyłu). Zarówno fotele jak i boczne ściany oraz podłoga są opancerzone. Przedział amunicyjny oddzielony jest od kabiny 10 cm płytą przekładkową. Z obu stron przedniej części kadłuba znajdują się boczne skrzydła o niewielkim wzniosie. Odciążają one wirnik w locie szybkim i stanowią wsporniki uzbrojenia. Belka ogonowa ma kształt kołowego stożka z duralu. Usterzenie pionowe skośne składa się z części górnej i dolnej. Usterzenie poziome (stateczniki) nieprzestawialne — również podwójne — górne (większe) i dolne (mniejsze) w układzie dwuteowym. Podwozie trójpodporowe, niechowane, ale główne goleni mogą być przyginane do transportu. Przednie koło zdwojone. Podwozie wytrzymuje lądowanie z pionową prędkością do 10 m/s.

Napęd stanowią dwa silniki turbinowe GE T 700-GE-700 o mocy 1 145 kW (1 540 KM) każdy, umieszczone z boków kadłuba, za kabiną. Zbiorniki paliwa mieszczą się nieco poniżej, są odporne na wstrząsy i samouszczelniające się (protektorowane).

Uzbrojenie składa się z trzylufowego działka XM-188 kalibru 30 mm, z celownikiem podczerwonym. Pod skrzydłami mogą być podwieszane sterowane przewodowo pociski przeciwpancerne lub rakiety kalibru 70 mm.

(J. S.)





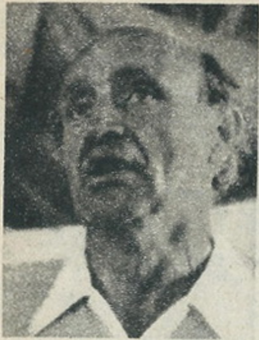


DANE TECHNICZNE

Wymiary: Średnica wirnika nośnego — 15,54 m, średnica wirnika tylnego — 2,90 m, rozpiętość płata — 5,24 m, długość całkowita max. — 18,50 m, długość kadłuba — 16,00 m, wysokość — 3,73 m.

Masy: Masa całkowita (start) — 6 800 kg, obciążenie mocy — 3 kg (kW) 2,2 kg (KM).

Osiągi (z uzbrojeniem zewnętrznym): Prędkość przelotowa trwała — 270 do 325 km/h, wznoszenie pionowe — 2,5 m/s, pułap statyczny bez wpływu ziemi — 2 000 m, zasięg — 480 km, czas trwania lotu — 1 h 54 min.



REKORDOWY TRÓJKĄT 1000 KM W AUSTRALII

Zachodnioniemiecki szybownik HANS WERNER GROSSE (na zdjęciu) wykonał w Australii swój ósmy ponad tysiąckilometrowy przelot. Trasa w kształcie trójkąta 1 063 km wyznaczona była miejscowościami Waikerie — Hay Murray — Warracknabeal — Waikerie. Start lotny nastąpił o godz. 8.28, przylot nad taśmę mety po godz. 19.00. Oblot trasy trwał prawie 11 godzin. Średnia prędkość przelotowa wyniosła 94,54 km/h. Osiągnięte rezultaty — długość przelotu po trasie trójkątnej oraz prędkość przelotu po trasie trójkąta 1 000 km — są nowymi rekordami świata, lepszymi od poprzednich, które należały zresztą do tego samego pilota.

Australia jest nadzwyczaj dogodna do wykonywania dalekodystansowych przelotów szybowcowych. Na jej niezmierzonych obszarach czyha jednak na szybownika wiele pułapek. Godzinami całymi można lecieć nad jednostajnym terenem nie znajdując jakiegokolwiek nadającego się do identyfikacji obiektu, mogącego służyć jako punkt zwrotny. Wnętrze Australii jest dzikie i bezludne. W praktyce szybowiec, który musiałby lądować przymusowo, można od razu uważać za zaginiony. Pilot, który znalazłby się w takiej sytuacji, zwłaszcza bez zapasu wody, przy ponad 40-stopniowych australijskich upałach, ma szanse przeżycia tylko czterech godzin. Tak więc w Australii, choć taka rozległa, teren nadający się do wykonywania długich przelotów jest ograniczony. Osiedla ludzkie położone są z reguły tylko w nadmorskim pasie przybrzeżnym, którego szerokość nie przekracza 500 km.

Miejscowość Waikerie, miejsce startu Hansa Wernera Grosse, znana jest z odbytych tam w 1974 r. szybowcowych mistrzostw świata. Na co dzień — jest tam dobrze prowadzona szkoła szybowcowa, z możliwościami startu każdego dnia. Rejon jest bardzo dogodny do bezsilnikowego latania. Rzadko zdarza się tu bryza morska. Warunki pogodowe nie są skomplikowane. Po przejściu frontu chłodnego tworzy się klin wyżowy nad obszarem położonym na wschód od Waikerie. Silny początkowo wiatr południowo-zachodni wycisza się, skręca na południowy, potem południowo-wschodni i północno-wschodni, przynosząc ze sobą gorące powietrze z wnętrza kontynentu. Dalsza zmiana kierunku wiatru, na północno-zachodni przynosi ze sobą temperatury maksymalne częstokroć ponad 40°C, a wraz z nimi termikę sięgającą od 3 000 do 4 000 m wysokości, z cumulusami nawet po południu. Zazwyczaj nadciąga potem nowy front chłodny. Fronty ciepłe nie są tam prawie wcale notowane na mapach pogody.

Stale wiejący ponad warstwą konwekcyjną troposfery wiatr zachodni doprowadza dość często do wytworzenia się fali inwersyjnej. Wskutek braku wystarczających na ten temat informacji, zaskoczony był tym niejednokrotnie i Grosse. Nie mając tlenu — musiał przerwać wznoszenie na wysokości 4 200 m.

Rekordowy przelot Grossego wykonany 18 stycznia br. czyli w czasie australijskiego lata, był jednak innego rodzaju. Po długim okresie zalegania mas suchego powietrza, wraz ze stałym spływem południowo-zachodnim, nadciągnęło powietrze chłodne i wilgotne, które pokryło obszar pomiędzy Hay i Horsham. Pierwsze cumulusy utworzyły się o 7.30 na wysokości 300 m. Ich wierzchołki, podczas gdy Grosse był już holowany, sięgały wysokości 900 m, a podstawa znajdowała się na wysokości 450 m. Wskutek przyniesionego przez południowy wiatr powietrza znad oceanu — wzrost temperatury wynosił 2 stopnie Celsjusza na godzinę i był tylko o połowę mniejszy niż normalnie w godzinach rannych.

Do miejscowości Mildura, położonej w odległości 190 km na linii kursu, Grosse nie mógł osiągnąć zamierzonej wyjściowej wysokości 900 m. Leciał niemal „kosiakiem". Dopiero po czterech godzinach chmury przebiły inwersję na wysokości 1 200 m i zaczęło się latanie. Na drugim boku trójkąta, mimo dość silnego czołowego wiatru, pilot osiągnął prędkość ponad 100 km/h. Czynił już sobie wyrzuty, dlaczego nie zgłosił lotu 1 100 km. Jeszcze szybciej, z tylnym wiatrem, Grosse leciał po zameldowaniu się nad lotniskiem Warracknabeal, nad nie nadającym się do lądowania obszarem buszu na północ od Bordertown i Nhill, pamiętnym dlań z okresu mistrzostw świata, kiedy to chmury poczęły się tam nagle strzępić i szybko zanikły.

Do przelecenia zostało mu jeszcze 200 km. Z największej, możliwej jeszcze do osiągnięcia wysokości 2 000 m, Grosse rozpoczął lot szybowy poprzez „martwe" powietrze, nie będąc pewnym czy nie padł przypadkiem ofiarą wpływu bryzy morskiej. Na wysokości 900 m drgnęła w górę wskazówka wariometru. Dopiero jednak na 600 metrach ustaliło się trwałe 3/4 metra wznoszenia na sekundę, aby trzy kilometry dalej zamienić się w pełne 2 m/s. Wkrótce potem Grosse uzyskał łączność z wieżą kontrolną lotniska Waikerie, skąd dowiedział się, że przez cały dzień nie osiągnięto tu wysokości ponad 1 200 m. Ostatnie 150 km pilot leciał „na pewniaka" — brakujące zaś do mety 20 km z prędkością 180 km/h. **(z)**



MIECZYSŁAW WILCZAK MECHANIK UNIWERSALNY

Jest człowiekiem powszechnie znanym nie tylko przez szybowników, którym pomaga od kilkunastu lat swoją wiedzą i doświadczeniem — ale i przez tych wszystkich lotników, którzy kiedykolwiek przebywali w Centrum Wyszkolenia Lotniczego Aeroklubu PRL w Lesznie.

Jego zamiłowanie do lotnictwa datuje się jeszcze z okresu, gdy był żołnierzem szóstej kompanii trzeciego batalionu młodszych specjalistów w Technicznej Szkole Lotniczej w Boernerowie. Do zasadniczej służby wojskowej został powołany w 1947 roku. Będąc elektroinstalatorem z cywila — wybrał w TSL specjalność mechanika elektrycznych urządzeń pokładowych samolotu bojowego. Po roku intensywnej nauki ukończył kurs w stopniu kaprala. Jako wyróżniającego się żołnierza i dobrze zapowiadającego się specjalistę, pozostawiono go w szkole, powierzając mu funkcję etatowego elektromechanika w dziale eksploatacji samolotów. Z tamtego okresu pochodzi jego pierwszy z licznych projektów racjonalizatorskich i usprawnień: zbudował on mianowicie stację ładowania akumulatorów. Wkrótce potem wykonał precyzyjne urządzenie do wizualnego sprawdzania stanu wyważenia łopat śmigła, a następnie — już dla potrzeb pracy polityczno-wychowawczej — świetlną makietę obrazującą szlak bojowy 2 Armii WP. Po kilku miesiącach został awansowany do stopnia plutonowego.

Doceniając jego uzdolnienia i chęci do nauki, komendant szkoły zaproponował mu wstąpienie do wojskowej służby zawodowej, a w perspektywie — skierowanie na wyższe studia do Akademii Inżynieryjno-Lotniczej im. N. Żukowskiego w Moskwie. Z żalem musiał odmówić, albowiem bardzo trudne warunki materialne rodziny wzywały go do domu.

Po wyjściu z wojska przez kilka lat był zatrudniony w spółdzielni pracy „Metrometr" w Wolsztynie jako brygadzista w zakładzie instalacji elektrycznych. Gdy wiosną 1953 roku dowiedział się o angażowaniu mechaników lotniczych do pracy na lotnisku w Strzyżewicach — nie zastanawiał się ani chwili. Zgłosił się tam niemal w tym samym czasie co pracujący z nim do dziś koledzy: Kazimierz Mikołajczyk, Albin Plewa, Józef Merecz i inni.

W ciągu blisko 25-letniej pracy w CWL zdobył wiele specjalności. Aktualnie posiada 11 uprawnień do obsługi sprzętu lotniczego: jest więc mechanikiem eksploatacji samolotów lekkich, mechanikiem szybowcowym, mechanikiem osprzętu lotniczego, mechanikiem radiourządzeń, elektromechanikiem, mistrzem mechaniki precyzyjnej, spawaczem itp. Poza tym posiada prawo jazdy pierwszej kategorii oraz umie obsługiwać urządzenia z zakresu technicznych środków propagandy.

Jako mechanik osprzętu wielokrotnie towarzyszył polskim zawodnikom podczas szybowcowych mistrzostw świata, mistrzostw krajowych w różnych państwach oraz szybowcowych mistrzostwach Polski. Był m.in. w Argentynie, Anglii, USA, Australii, Jugosławii, Finlandii. Oprócz czynności zawodowych, podczas każdego wyjazdu z polską ekipą szybowcową za granicę wykonuje — wspólnie z inż. Zenonem Korsakiem z ZG APRL — filmową kronikę lotniczą.

Podczas tegorocznych XXII Szybowcowych Mistrzostw Polski dokonał pozornie drobnego, choć bardzo pożytecznego usprawnienia, ułatwiającego sporządzanie dokumentacji filmowej przed startem zawodników do konkurencji. Każdorazowe wypisywanie kredą i zmazywanie symboli konkursowych szybowców zastąpił metalowym urządzeniem typu kalendarzowego, zawierającym po dwa komplety cyfr i liter. Pozwala to na szybkie uzyskiwanie dowolnych kombinacji literowo-cyfrowych, które wyglądają wyraźnie i estetycznie.

Za dotychczasową pracę był wielokrotnie wyróżniany i nagradzany. Posiada Złoty Krzyż Zasługi, Brązowy Medal „Za Zasługi dla Obronności Kraju", odznaki „Zasłużony Działacz Lotnictwa Sportowego" i „Zasłużony dla Województwa Poznańskiego". Otrzymał również list pochwalny od ministra obrony narodowej za duży wkład w rozwój lotnictwa sportowego.

Ma 51 lat, a więc — jak twierdzi — jeszcze przez długie lata będzie mógł służyć umiłowanemu lotnictwu. Pewną trudność w rozwijaniu jego racjonalizatorskiej pasji sprawiają mu jednak ciężkie warunki mieszkaniowe. Chociaż od kilku lat jest członkiem spółdzielni mieszkaniowej w Lesznie, nie widzi możliwości uzyskania mieszkania w bieżącym roku. A szkoda.

Bardzo dobrze układa mu się współpraca z kolegami. Szczególnie wysoko ceni sobie pracę z kierownikiem działu osprzętu CWL — Andrzejem Majchrzakiem.

B. G.

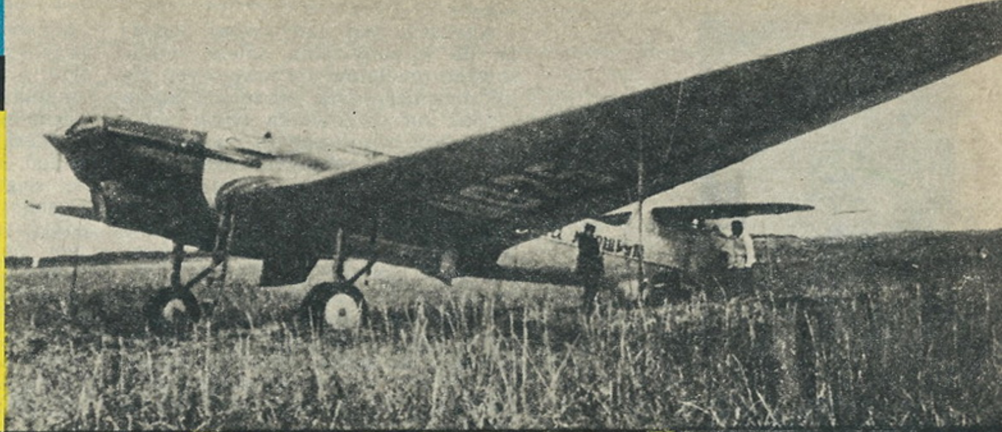
WARUNKI PRENUMERATY: prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa – Książka – Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele, w terminach: do 25 listopada – na I kwartał, I półrocze roku następnego i cały rok następny; do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty – odpowiednio na II kwartał, II półrocze i III kwartał. Cena prenumeraty rocznej – 156 zł, półrocznej – 78 zł, kwartalnej – 39 zł. Instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa – Książka – Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW „Prasa – Książka – Ruch" – w urzędach pocztowych. Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę** przyjmuje Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw RSW „Prasa – Książka – Ruch", ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71, w terminach podonych dla prenumeraty krajowej. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji, organizacji i zakładów pracy. **Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 19.VIII.1977. F-78. Zam. 2076. INDEKS 37606.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych – komunikatów 42 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę – może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

ZDOBYWCY DALEKICH TRAS

W podmoskiewskim miasteczku Szczełkowo odbyło się niedawno uroczyste odsłonięcie pomnika wzniesionego ku czci G. Bajdukowa, W. Czkałowa, A. Bielakowa, M. Gromowa, A. Jumaszewa i G. Danilina – radzieckich lotników, którzy czterdzieści lat temu, w 1937 roku, po raz pierwszy w historii odbyli lot z ZSRR do USA ponad Biegunem Północnym.
W końcu maja 1937 roku lotnik radziecki M. Wodopjanow przeprowadził eskadrę ciężkich samolotów ponad „wierzchołkiem'' Ziemi. W tym samym roku, zaledwie w dwa miesiące później, radziecka załoga pod wodzą W. Czkałowa, pomyślnie wylądowała w Vancouver. Ich sukces powtórzyła w kilka miesięcy później załoga samolotu ANT-25, pilotowanego przez M. Gromowa, który wylądował na granicy USA i Meksyku.
Na zdjęciu – ANT-25 – jeden z pierwszych samolotów, który odbył lot z ZSRR do USA, lecąc nad Biegunem Północnym.



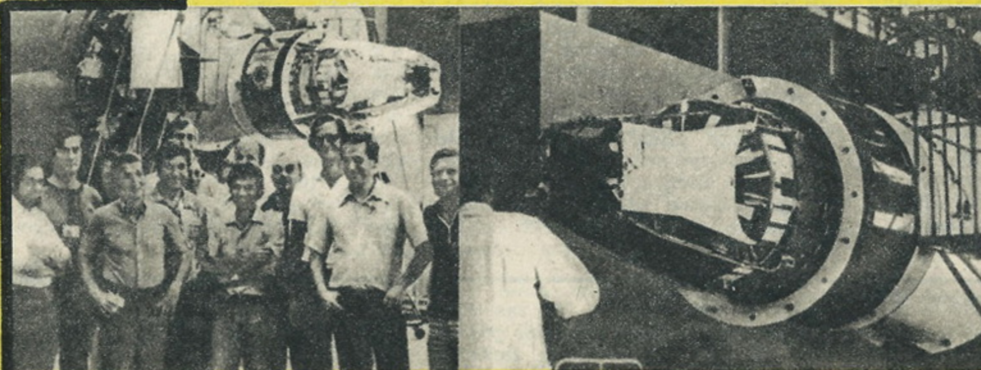


„WILGA" ZA GRANICĄ

Nasz stały Czytelnik Antanas Arbačiauskas nadesłał wraz z pozdrowieniami pamiątkowe zdjęcie z aeroklubu wileńskiego DOSAAF, chwaląc przy okazji polski samolot PZL-104.

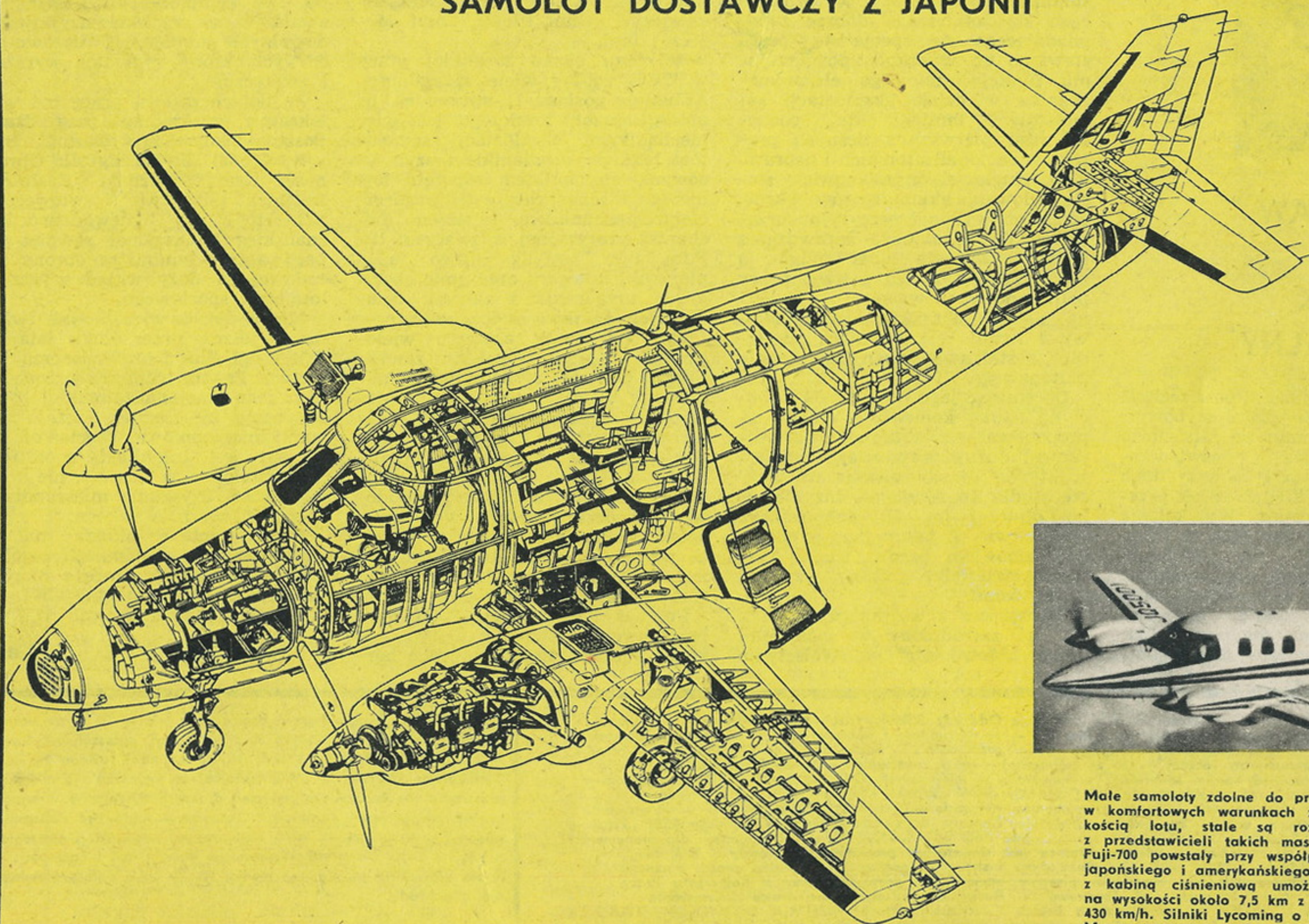
WSPÓŁPRACA MIĘDZYNARODOWA

Francuski satelita „Signe-3'', który został wyniesiony na orbitę okołoziemską 17 czerwca br. przez radziecką rakietę „Kosmos'' przeznaczony jest do celów naukowych, między innymi do badania promieniowania gamma. W przygotowaniach przedstartowych uczestniczyła ekipa specjalistów francuskich pozostająca pod kierownictwem Hussona z centrum kosmicznego w Tuluzie. Na zdjęciach – z lewej ekipa Francuzów przed rakietą nośną w hali montażowej, a z prawej satelita „Signe-3'' zabudowany na wierzchołku radzieckiej rakiety „Kosmos''. Masa satelity 102 kg. Obok z prawej pokazano natomiast nową wersję rakiety „Kosmos'' wykorzystywaną w roku ubiegłym do realizacji programu badawczego państw socjalistycznych ''Wertikal-4''.





SAMOLOT DOSTAWCZY Z JAPONII





Małe samoloty zdolne do przewozu 6–8 osób w komfortowych warunkach ze średnią prędkością lotu, stale są rozwijane. Jednym z przedstawicieli takich maszyn jest samolot Fuji-700 powstały przy współpracy przemysłów japońskiego i amerykańskiego. Jest to samolot z kabiną ciśnieniową umożliwiającą podróż na wysokości około 7,5 km z prędkością około 430 km/h. Silniki Lycoming o mocy po 340 KM. Masa startowa samolotu 3 011 kg.

Zdjęcia: A. Arbačiauskas, APN, „Air et Cosmos'', „Fuji Industries'' i „Flieger Revue''.